

Synopse des hessischen Koalitionsvertrages 2013 (CDU/Grüne)

mit dem Wahlprogramm von Bündnis'90/Die Grünen und dem hessischen Koalitionsvertrag von 2008 (SPD/Grüne)

Siehe am Ende auch die Betrachtungen zu Anspruch und Regierungsfähigkeit der Grünen: „**Verkehrswende in Hessen verschoben**“ (ab Seite 34)

von Sabine Leidig (verkehrspolitische Sprecherin der Linksfraktion im Bundestag und Spitzenkandidatin ihrer Partei in Hessen für den Bundestag) und Karin Masche (wissenschaftliche Mitarbeiterin von Sabine Leidig)

Koalitionsvertrag 2013 CDU/Grün	Grünes Wahlprogramm 2013	Kommentar	Koalitionsvertrag 2008 SPD/Grün
<p>Mobilität stärken – Vernetzt denken Als Land in der Mitte Deutschlands und Europas ist Mobilität eines der zentralen Zukunftsthemen für Hessen. Mobilität als Transport von Menschen und Gütern muss auch in Zukunft bestmöglich ausgestaltet werden – zum Nutzen der Menschen wie der Wirtschaft in unserem Land. Hierbei wollen wir die jeweiligen, auch lokal unterschiedlichen, Stärken der verschiedenen Verkehrsarten zielgerichtet unterstützen, vorhandene Ressourcen bestmöglich nutzen und für die Zukunft schonen. Verkehrsmittel und Verkehrsangebote wollen wir weiter verknüpfen, ein günstiges Klima für verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsprodukte schaffen und so zunehmend intermodale Verkehrsmittelwahl ermöglichen.</p>	<p>Wir werden in Hessen die Verkehrswende in Angriff nehmen. Wir wollen Verkehr vermeiden, auf ökologische Transportmittel verlagern und den Lärmschutz verbessern.</p> <p>Die Energiewende sowie der Erhalt unserer Umwelt und lebenswerter Räume kann nur mit einer Verkehrswende gelingen. Mobilität hat eine Schlüsselfunktion für soziale Teilhabe. Wir wollen eine echte Verkehrswende. Dabei setzen wir auf die drei V: Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern und Verkehr verbessern.</p> <p>...</p> <p>Noch immer steigt der CO2-Ausstoß durch den Verkehrssektor statt zu sinken</p> <p>Wir setzen uns dafür ein, dass Preise die Wahrheit sagen und Mobilität bezahlbar bleibt. Wir wollen, dass die Verursacher und nicht die Gesellschaft die Kosten für Infrastruktur und Umweltschäden, Lärm, etc. tragen.</p>	<p>Wachstum? Mehr/Weniger Verkehr? Co2 Ausstoß? Klimapolitik?</p>	<p>Nachhaltige Mobilität Die Landesregierung geht mit einem integrierten, nachhaltigen Verkehrssystem neue Wege. Wir gestalten die Erfüllung der Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft so, dass negative Folgen für Mensch und Umwelt vermindert, die wirtschaftliche Entwicklung in allen Regionen gesichert und eine Teilhabe der Bürgerinnen und Bürger unabhängig von Herkunft und finanzieller Leistungsfähigkeit ermöglicht werden. Auf diese Weise machen wir Hessen zu einer Modellregion für nachhaltige Mobilität. Ein innovatives Transport- und Logistiksystem ist zwingend für einen dynamischen Wirtschaftsstandort. Die verkehrliche Infrastruktur des Landes ist gut ausgebaut. Hessen ist eine bedeutende Schnittstelle im deutschen und europäischen Güterverkehr, ein Distributionszentrum für den Güterverkehr im europäischen Maßstab und als Transitland an zentraler Stelle im Fernbahn- und Fernstraßennetz positioniert. Mit dem Flughafen Frankfurt verfügt das Land zudem über eine der bedeutendsten Luftverkehrsdrehscheiben des Kontinents. Die verschiedenen Verkehrssysteme sind jedoch intelligenter als bisher zu kombinieren und miteinander zu verknüpfen. Bei der Planung von Verkehrsprojekten sind die Übergänge zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln besser zu berücksichtigen. Daher wird die Landesregierung einen integrierten Mobilitätsplan für ganz Hessen</p>

	<p>Das Wissenschaftszentrum „House of Logistics and Mobility“ soll nachhaltige Mobilität als Hauptaufgabe in den Fokus nehmen.</p>		<p>entwickeln. Ein zukunftsweisendes Mobilitätsmanagement soll die Wahl der Verkehrsmittel und deren effizienten Einsatz fördern und dabei auch einen ökologisch verantwortlichen Umgang mit Landschaft, Klima und Ressourcen unterstützen. Erhalt, Nutzung und Ausbau unserer Verkehrsinfrastruktur werden damit auch vor dem Hintergrund knapper finanzieller Ressourcen sinnvoller gestaltet.</p> <p>Zur Sicherung der Mobilität mit dem gleichzeitigen Ziel der Reduzierung der Belastungen für Mensch und Umwelt ist deshalb die verkehrliche Infrastruktur Hessens in Richtung einer möglichst umweltschonenden und zugleich leistungsfähigen Nutzung weiterzuentwickeln und entsprechend auszubauen. Der Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs und des schienengebundenen Verkehrs messen wir dabei wieder eine besondere Priorität bei. Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels, dessen Auswirkungen von der Landesregierung zu gestalten sind, nimmt die Bedeutung des ÖPNV gerade im ländlichen Raum perspektivisch weiter zu. Dies schlägt sich auch bei der Verwendung der Finanzmittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz nieder.</p> <p>Der Verkehrssicherheit messen wir große Bedeutung bei. Bei allen unseren verkehrspolitischen Maßnahmen orientieren wir uns deshalb an der Vision Zero.</p> <p>Dieses Leitbild beschreibt das Ziel, die Zahl der Verkehrstoten auf Null zu reduzieren.</p> <p>Modellregion für nachhaltige Mobilität</p> <p>Die Landesregierung wird das geplante „House of Logistics and Mobility“ zu einem „Innovationszentrum für nachhaltige Mobilität und Logistik“ weiterentwickeln, das in erster Linie der nachhaltigen Verkehrsentwicklung dienen soll. Dabei werden integrierte Mobilitätskonzepte sowie die Förderung des Umweltverbundes besonders berücksichtigt.</p>
--	--	--	--

Schiene, Wasser und Rad			
<p>Schienerverkehr Schienerverkehr ist eine wesentliche klimafreundliche Alternative zum Straßenverkehr, die wir nach allen Kräften fördern wollen. Ziel der Landesregierung ist es, die Nutzerfreundlichkeit und Attraktivität des Schienerverkehrs zu erhöhen. Die Koalitionspartner sind sich darin einig, dass die Ausbau- und Neubaustrecke Frankfurt-Fulda einschließlich Knoten Hanau hohe Priorität besitzt und eine Aufteilung des Vorhabens in zwei Bestandteile (Hanau-Gelnhausen und Gelnhausen-Fulda) im Hinblick auf die zeitnahe Umsetzbarkeit sinnvoll ist.</p> <p>Die ICE-Schnellfahrstrecke Frankfurt - Mannheim mit einem ICE-Halt in Darmstadt ist für den Anschluss des südhessischen Raums an den überregionalen Fernverkehr von hoher Bedeutung. Die neue Landesregierung will daher mit den Beteiligten schnellstmöglich zu einer gemeinsamen Lösung kommen. Beide Parteien sind sich darin einig, dass die Bedeutung der Region Frankfurt Rhein/Main für den Straßen- und Schienerverkehr in Deutschland auf Bundesebene keine ausreichende Würdigung erfährt. Ein Beispiel hierfür ist die Umsetzung des Programms „Frankfurt RheinMain plus“. Die neue Hessische Landesregierung wird sich vor diesem Hintergrund auf Bundesebene für verstärkte Infrastrukturinvestitionen in Hessen einsetzen.</p> <p>Wir werden mit der Deutsche Bahn AG und dem Eisenbahn-Bundesamt in Dialog treten, mit dem Ziel einer deutlichen Beschleunigung bei Bestellung und Zulassung von Schienerfahrzeugen und einer</p>	<p>Wir stellen die Weichen für einen fahrgastfreundlichen, zuverlässigen und barrierefreien ÖPNV. ...</p> <p>Wir setzen uns für den Ausbau der S-Bahn zwischen Frankfurt und Friedberg, die Regionaltangente West, die nordmainische S-Bahn und den Ausbau und die Beschleunigung der Fernverkehrsverbindungen Frankfurt-Fulda sowie Frankfurt-Mannheim ein.</p> <p>Statt Milliarden Euro für Stuttgart 21 sinnlos in der Erde zu vergraben, gäbe es in Hessen genug Sinnvolles zu tun. Um gerade auch im ländlichen Raum mobiler zu sein, setzen wir auf die Bahn, Regiotrams und Expressbusse als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs. Durch die Förderung von Bürgerbusinitiativen, organisierten Mitfahrgelegenheiten und anderen nachfrageorientierten Bedienformen sowie die Gewährleistung eines Taxiangebots wird auch die Erreichbarkeit in der Fläche sichergestellt. Dies schließt den Erhalt und die Modernisierung bestehender Schienerverkehrswege ein. Lokale Initiativen zur Wiederaufnahme von Verkehr auf stillgelegten Streckenteilen finden unsere Unterstützung. Dies gilt auch für Bestrebungen lokaler Aufgabenträger im Nahverkehr,</p>	<p>Ausbau wie? Mottgers Spange? Thema in Formulierung Neubaustrecke verklusuliert</p>	<p>Schienerfernverkehr Hessen ist eine bedeutende Schnittstelle im deutschen und europäischen Schienerverkehr, insbesondere mit dem Frankfurter Hauptbahnhof als Knotenpunkt im Fernverkehr. Statt Stagnation, Stilllegungen sowie Kürzungen bei Angeboten und Investitionen wird die Hessische Landesregierung einen aktiven Beitrag zum Ausbau des Schienerfernverkehrs leisten. Oberstes Ziel ist dabei die Beschleunigung des Gesamtsystems – einschließlich der Zubringerstrecken –, so dass die Menschen schneller an ihr Ziel gelangen. Damit der ICE auf der Nord-Südstrecke (Kassel-Frankfurt) seinen Vorteil gegenüber anderen Verkehrsträgern besser ausspielen kann, ist die Strecke Fulda-Frankfurt als Schnellfahrstrecke auszubauen. Gleiches gilt für die Neubaustrecke Rhein-Main / Rhein-Neckar. Nach der Zusage durch den Bund ist auch gegenüber der DB AG darauf hinzuwirken, dass Darmstadt einen dauerhaften ICE-Halt bekommt und bei der weiteren Streckenplanung die Belange von Mensch und Natur besonderes Augenmerk bekommen. Der Fernverkehrsbetrieb auf der Main-Weser-Bahn darf nicht weiter reduziert, sondern muss erweitert werden. Die Landesregierung wird sich gegenüber der DB AG dafür einsetzen, dass die IC-Haltepunkte Gießen, Marburg und Treysa bestehen bleiben. Gerade die beiden mittelhessischen Universitätsstädte sind in ihrer Funktion als Oberzentren weiterhin auf eine Anbindung an das Fernverkehrsnetz angewiesen. Trotz anderweitiger Schwerpunktsetzung der DB AG spricht sich die Hessische Landesregierung zur besseren Ost-West-Anbindung Nordhessens für einen zeitnahen ICE-fähigen Ausbau der so genannten Mitte-Deutschland-Verbindung von Dortmund über Kassel nach Eisenach aus. Dabei ist der Bahnhof Bebra, vor allem in seiner Bedeutung für den Güterverkehr zu stärken. Die Landesregierung unterstützt weiterhin</p>

<p>Kapazitätssteigerung der Bahnstrecken. Einigkeit besteht zudem hinsichtlich der folgenden Maßnahmen:</p> <p>viergleisiger Neu- und Ausbau der nordmainischen Strecke Frankfurt/Main-Maintal-Hanau S-Bahn Rhein-Main, viergleisiger Ausbau Frankfurt (West)-Bad Vilbel-Friedberg (1. und 2. Bauabschnitt) Regionaltangente West: Das Land ist bereit in der Planungsgesellschaft mitzuwirken, allerdings ohne Finanzbeteiligung S-Bahnanschluss „Gateway Gardens“ Fortsetzung der Arbeiten für eine Reaktivierung der Strecke Korbach – Frankenberg Fortführung des Bahnhofsmodernisierungsprogrammes gemäß bestehender Rahmenvereinbarung des Landes mit Deutsche Bahn AG, RMV, und weiteren Partnern Bei vorliegendem Bedarf unter Nutzen-Kosten-Aspekten sollen Initiativen zur Reaktivierung von Bahnstrecken unterstützt werden</p>	<p>sich am Schienennetz in ihrer Region zu beteiligen bzw. es zu übernehmen. Aber auch eine gute Anbindung an die Ballungszentren muss durch schnelle Bahnverbindungen gewährleistet bleiben.</p> <p>Wir setzen uns für den Ausbau der S-Bahn zwischen Frankfurt und Friedberg, die Regionaltangente West</p> <p>Der Flugverkehr gehört zu den größten Klimakillern. Deshalb wollen wir Alternativen zum Flugzeug stärken, insbesondere den Bahnverkehr innerhalb Deutschlands und Europas. Wir lehnen jegliche Subventionierung des Flugverkehrs ab und setzen uns dafür ein, dass auf Kerosin endlich eine Mineralölsteuer erhoben wird.</p>	<p>Finanzbeteiligung?</p> <p>Teuer, Untertunnelung Frankfurter Kreuz</p> <p>Es werden keine genannt</p>	<p>das von Bund, DB AG, Land, Landkreis und Kommune getragene Gemeinschaftsprojekt des Bahntunnels Rüdesheim. Das Land wird den vereinbarten Beitrag zur Realisierung leisten. Im weiteren Verlauf dieser Bahnstrecke sind ergänzende Schallschutzmaßnahmen vorzusehen. Auf Bundesebene wird die Landesregierung Gesetzesinitiativen zur Sicherstellung der Qualität der Eisenbahninfrastruktur und des Angebots im Fernverkehr unterstützen.</p> <p>Regionaler Schienenverkehr Der schienengebundene Regionalverkehr stellt das Rückgrat eines nachhaltigen Verkehrssystems dar. Erhalt und Erweiterung der regionalen Schienenverbindungen haben daher beim Ausbau Hessens zu einer „Modellregion für nachhaltige Mobilität“ eine besondere Bedeutung. Im Bahnverkehr braucht das Schienennetz Mittel- und Südhessens einen funktionierenden und leistungsstarken Großknoten Frankfurt. Um hier eine höhere Betriebsqualität und -stabilität zu erreichen, ist eine rasche Umsetzung des Rahmenkonzepts Frankfurt Rhein-Main-Plus notwendig. Dazu zählen unter anderem</p> <ul style="list-style-type: none"> • der viergleisige Ausbau Frankfurt-West – Bad Vilbel – Friedberg, • die nordmainische S-Bahn, • die Ertüchtigung der S-Bahnstrecke S 7 (Riedbahn) • die Regionaltangente West • sowie technische Maßnahmen im Vorfeld des Frankfurter Hauptbahnhofs und auf der S-Bahn Stammstrecke <p>Mit der Umsetzung von Frankfurt Rhein-Main-Plus werden die Voraussetzungen geschaffen, den Schienenverkehr in der Region insgesamt leistungsfähiger zu machen und damit das Gesamtsystem – auch im Güter- und Personenfernverkehr – zu stärken. Die Landesregierung unterstützt die Reaktivierung und den Ausbau stillgelegter Schienenstrecken</p>
---	---	---	--

bei einer angemessenen Kosten-Nutzen-Relation. Hierfür wird eine Priorisierung der Maßnahmen vorgenommen:

- Im Bereich der Kurhessenbahn wird die Strecke **Korbach – Frankenberg reaktiviert** und modernisiert. Als erster Schritt wird der Abschnitt Frankenberg – Herzhausen soweit instand gesetzt, dass der **Nationalpark Kellerwald** an den Schienenverkehr angebunden ist. Die Strecke Marburg – Frankenberg wird ertüchtigt.
- In Nordhessen wird eine sinnvolle Erweiterung des **Regio-Tramnetzes** geprüft.
- Die Möglichkeiten zur Reaktivierung der **Lumdatalbahn** werden mittels einer aktuellen Nutzen-Kosten-Untersuchung überprüft.
- Die **Lahntalbahn Koblenz – Gießen** wird modernisiert.
- Die **Vogelsbergbahn Fulda – Gießen** wird ertüchtigt und die Haltepunkte werden optimiert. Als Vorbild gelten die Maßnahmen an der Odenwaldbahn.
- Die Landesregierung unterstützt Überlegungen der kommunalen Seite, das **Wetterauer Nebenstreckennetz** von der DB AG zu übernehmen. Eine Beteiligung des Landes wird geprüft.
- Die **Ertüchtigung der Strecke Gießen – Gelnhausen** wird angestrebt.
- Die **Aartalbahn** wird in Abstimmung mit Rheinland-Pfalz schrittweise auf der gesamten Strecke von Diez bis Mainz **reaktiviert**. Die **Einbindung der Innenstadt von Wiesbaden** wird angestrebt, sofern die Landeshauptstadt dies wünscht.
- Die Möglichkeiten zur Reaktivierung der **Überwaldbahn** werden mittels einer aktuellen Nutzen-Kosten-Untersuchung überprüft.
- Auf der **Weschnitzbahn** wird ein möglicher S-Bahn-Betrieb geprüft.

Radverkehr

Das sich ändernde Mobilitätsverhalten der Bevölkerung (Nahmobilität zu Fuß und mit dem Rad) wollen wir unterstützen. Auch mit Blick auf den demografischen Wandel kommen hierbei der Barrierefreiheit und der Verkehrssicherheit wachsende Bedeutung zu. Die Qualität von Aufenthalt und Fortbewegung im öffentlichen Raum ist ein wichtiger Faktor für die **Lebensqualität** in unserem Land.

Unser Ziel ist es, den **Anteil des Radverkehrs bis zum Jahr 2020 deutlich zu erhöhen**.

Wir wollen die Kommunen in ihrer Arbeit durch Gründung einer „Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH)“ besser begleiten und den interkommunalen Austausch fördern. In der AGNH sollen Kommunen mitwirken, die sich gemeinsam folgenden Zielsetzungen verpflichtet fühlen: **Stärkung der Nahmobilität zu Fuß und mit dem Rad**, Förderung der **Barrierefreiheit insbesondere für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen**, **zielgerichtete Verkehrssicherheitsarbeit für „schwächere“ Verkehrsteilnehmende**.

Fuß- und Radverkehr garantieren vielen Menschen ihre **selbstbestimmte Mobilität**. Die hauptsächlich kommunale Arbeit in diesem Bereich wollen wir durch die Einrichtung eines **Kompetenznetzwerks Nahmobilität** des Landes und der Kommunen, effiziente Förderung, gute Qualitätsstandards sowie entsprechende organisatorische Schwerpunkte in der Landesverwaltung fördern und ausbauen. Kommunale Pilotversuche für innovative Lösungen im Verkehr wie **Begegnungszonen (Shared Space)** werden wir auf Landesebene aufgeschlossen begleiten und unterstützen.

Rund ein Viertel aller Wege werden zu Fuß zurückgelegt. Wir wollen den Fußverkehr durch ausreichend breite und **barrierefreie Bewegungsräume** und sichere Querungsstellen weiter stärken. **Den Radverkehrsanteil wollen wir bis 2020 auf mindestens 15% der zurückgelegten Wege erhöhen**. Wir wollen **mindestens 10% der Haushaltsmittel des Landesstraßenbau** und der Verkehrsfördermittel für den **Bau von Radverkehrsanlagen bereitstellen**. Damit werden wir bis 2018 ein **zusammenhängendes überörtliches und ganzjährig nutzbares Radverkehrsnetz** aufbauen, darunter **mindestens 100 km Radschnellwege**. Damit schaffen wir die Basis für den **Durchbruch der eMobilität**, wo sie wirklich Sinn machen: Beim Fahrrad. Den Aufbau von **Fahrradverleihsystemen** auch mit Elektro-fahrrädern und Spezialfahrrädern wie **Lasträdern** werden wir als wesentliche Stärkung der intermodalen Mobilität fördern.

Wie?

Auf Kommunen abwälzen?

Anteil des Landes?

Radverkehr

Dem Fahrrad als Verkehrsmittel geben wir im Zuge des Ausbaus Hessens zur „Modellregion für nachhaltige Mobilität“ seine wichtige Rolle zurück. Die Stärkung des preisgünstigen, umweltfreundlichen und gesundheitsfördernden Radverkehrs soll durch den Ausbau einer geeigneten Infrastruktur unterstützt werden. Die Errichtung von **Abstellanlagen** an den Verknüpfungspunkten mit dem ÖPNV (u.a. Fahrradstationen, bike & ride Initiativen zusammen mit den Verkehrsverbänden) und den weiteren Ausbau eines hessenweiten alltagstauglichen **Radverkehrsnetzes** werden wir fördern. Hauptaugenmerk werden wir auf die ausbaubare einheitliche Wegweisung für den Alltags-Radverkehr richten. Im Zuge dessen wird die Qualität des Radroutenplaners Hessen verbessert.

Die bestehende **Servicestelle Fernradwege** soll zu einer zentralen Servicestelle Radverkehr als Anlaufstelle in allen Fragen rund ums Rad ausgebaut werden. Eine Informationskampagne zur stärkeren Nutzung des Verkehrsmittels Fahrrad unterstützen wir.

Dem Beispiel „Radforum Rhein-Main“ folgend werden auch in Süd-, Mittel- und Nordhessen regionale Kooperationen zur Förderung des Radverkehrs vom Land angeregt. Kernziele sind dabei die Intensivierung des Erfahrungs- und Informationsaustauschs, die Abstimmung eines regionalen Radroutennetzes sowie die Unterstützung regionaler Radverkehrsprojekte.

Im Ministerium und den Ämtern für Straßen- und Verkehrswesen wird besonderes Augenmerk auf den Aufbau von Radverkehrskompetenz gelegt. Die Zusammenarbeit mit dem **ADFC Hessen** wird intensiviert.

Neben den Investitionen für den Radverkehr wird die Unterhaltung der Wege und Anlagen die verstärkte Aufmerksamkeit des Landes finden.

<p>Wasserstraßen Wir möchten, dass die Bundeswasserstraßen in Hessen in der Verantwortung des Bundes verbleiben. Aus ökologischen Gründen ist es sinnvoll, Konzepte zusammen mit dem Bund zu entwickeln, um mehr Güter auf die Wasserstraßen zu verlagern.</p>		<p>Wie? Häfen, Schleusen, Fahrrinnenvertiefung?</p>	<p>Zur Entlastung von Straße und Umwelt wird die Landesregierung der Verlagerung des Güterverkehrs auf Schiene und Wasser einen deutlich höheren Stellenwert einräumen. Die Landesregierung wird prüfen, inwieweit sie einen Beitrag dazu leisten kann, dass der Gütertransport auf Rhein, Main und Neckar ausgeweitet und verbessert werden kann. Unter Berücksichtigung touristischer und naturschutz-rechtlicher Belange werden wir prüfen, wie der Gütertransport per Schiff auch im Norden Hessens verbessert werden kann.</p>
<p>II. Öffentlichen Personen-Nahverkehr sichern Wir werden die GVFG-Mittel in einem zu erlassenden GVFG-Gesetz auf Landesebene zugunsten des ÖPNV gleichgewichtig zum kommunalen Straßenbau umverteilen. Mit dem Ziel eines fahrgastfreundlichen und zuverlässigen ÖPNV werden wir uns für die hessenweite Einführung eines regelmäßigen transparenten Systems von Taktfahrplänen, dem „Hessentakt“, einsetzen. Wir begrüßen die Anstrengungen z.B. des RMV, das elektronische Ticket für den Nahverkehr einzuführen, für weitere Partner und Verkehrsangebote zu öffnen und zu einer Mobilitätskarte fortzuentwickeln, mit der verkehrsträgerübergreifende Dienstleistungen und Angebote individuell und intelligent genutzt werden können. Wir werden gemeinsam mit der Deutsche Bahn AG und den Verkehrsverbänden prüfen, wie die intermodale Nutzung von Schienenverkehrsmitteln als Teil einer Wegekette weiter gefördert werden kann (Park+Ride, Bike+Ride).</p>	<p>Wir setzen uns ein für einfache Tarife, für ein landesweites Schülerticket, für die kostenfreie Fahrradmitnahme und den Ausbau der Fahrgastrechte. Bei der Weiterentwicklung und Förderung des ÖPNV wollen wir einen besonderen Schwerpunkt auf Effizienzsteigerungen durch gute Anschlüsse im Hessentakt, ÖPNV-Beschleunigung, mehr Platz in vollen Züge, leisere und sparsamere Fahrzeuge und verkehrsmittelübergreifende barrierefreie Verknüpfungspunkte wie Bahnhöfe und Haltestellen legen.</p>	<p>Was bedeutet dies? Gibt's schon Konkret? Radstellplatz, RMV Ticket, Verleihsysteme?</p>	<p>Öffentlicher Personennahverkehr Die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung werden sich in den kommenden Jahren – auch aufgrund der Auswirkungen des demografischen Wandels – bedeutend ändern. Wir wollen die Verkehrssysteme auf diese Veränderungen vorbereiten. Unser Ziel ist der Ausbau des Angebots an Bussen und Bahnen sowohl in den Ballungsräumen als auch in der Fläche, um auf diese Weise allen Menschen eine bequeme, umweltverträgliche und kostengünstige Mobilität zu ermöglichen. Insbesondere das ÖPNV-Gesetz wird unter dem Leitgedanken einer nachhaltigen Mobilität zeitnah geändert. Dies soll bereits vor der notwendigen Umsetzung der Vorgaben des novellierten Personenbeförderungsgesetzes auf Bundesebene geschehen. Im ÖPNV-Gesetz sollen u.a. folgende Punkte geregelt werden: • Die Formulierung von Qualitätsstandards für das ÖPNV-Angebot (Fahrzeuge, Infrastruktur, Bedienungsfreundlichkeit, Information) wollen wir im Gesetz vorschreiben. • Gleiches gilt für den Wettbewerb im ÖPNV, den wir zur Attraktivitätssteigerung, zur Mobilisierung kundengerechter Leistungen und zur Qualitätsverbesserung nutzen wollen. Dabei setzen wir auf einen fairen und sozial ausgewogenen Wettbewerb, der für alle Verkehrsteilnehmer zu gleichen Bedingungen organisiert wird. Deshalb werden wir dafür sorgen, dass dort, wo ÖPNV-Dienstleistungen ausgeschrieben werden, auch die Tarifbindung bei den Verkehrsunternehmen gefordert und anschließend auch durchgesetzt wird.</p>

		<ul style="list-style-type: none"> • Auch wollen wir hier eine klare definitorische Abgrenzung zwischen lokalen und regionalen Verkehren vornehmen. • Im Gesetz wollen wir zudem die Grundlage für die Einführung eines integralen Taktfahrplans nach Schweizer Vorbild schaffen. <p>Die Landesregierung verpflichtet sich, die Regionalisierungsmittel des Bundes künftig vollständig für den ÖPNV zu nutzen. Die Mittel des Landes für den ÖPNV sollen insgesamt aufgestockt werden, um die Kürzungen des Bundes in den zurückliegenden Jahren auszugleichen. Darüber hinaus haben wir vor, den ÖPNV mit folgenden Maßnahmen zu fördern:</p> <p>Wettbewerb:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Um mittelständischen Verkehrsunternehmen die Möglichkeit zu geben, sich erfolgreich an Streckenausschreibungen zu beteiligen, werden die Koalitionsparteien bei den Verkehrsverbänden darauf hinwirken, die Lose zu verkleinern und diese zeitversetzt auszuschreiben. • Darüber hinaus werden wir für diese Verkehrsunternehmen ein Landesbürgerschaftsprogramm zur Anschaffung moderner Busse auflegen. • Die Koalitionsparteien bekennen sich zur Hessischen Landesbahn (HLB). Wir werden in den nächsten Jahren Maßnahmen ergreifen, dass die HLB auch unter den veränderten Bedingungen des Marktes wettbewerbsfähig bleibt. <p>Zur besseren Entflechtung der morgendlichen ÖPNV-Nutzung sind Möglichkeiten für eine bessere Koordination der Schulanfangszeiten in Zusammenarbeit mit den örtlichen Aufgaben- und Schulträgern zu prüfen.</p> <p>Angebotsqualität</p> <ul style="list-style-type: none"> • Analog zur Pünktlichkeitsgarantie des NVV soll auch im RMV flächendeckend eine angemessene Regelung eingeführt werden. Die Einbeziehung der S-Bahnen erfolgt in einem zweiten Schritt bei der bevorstehenden Ausschreibung des S-Bahn-Netzes. • Barrierefreie Zugänge zum ÖPNV stellen wir durch eine zwingende Vorgabe beim Ausbau von Verkehrssystemen so wie bei Ausschreibungen sicher. Ergänzt wird dies durch ein Umbauprogramm für
--	--	---

den Anlagenbestand.

- Über diese Punkte hinaus wollen wir gemeinsam mit den Verkehrsverbänden und ihren **Fahrgastbeiräten** eine umfassende Selbstverpflichtung als **Kundencharta Nahverkehr** erarbeiten, die die Fahrgastrechte im ÖPNV stärkt. Schwerpunkte sind neben der Pünktlichkeitsgarantie und barrierefreien Zugängen unter anderem:
 - Zuverlässige Beratung durch das Personal,
 - Saubere Bahnhöfe und Fahrzeuge,
 - Komfortables und sicheres Reisen sowie
 - Informationen der Fahrgäste entlang der gesamten Reisekette.

Tarifstruktur und Tickets

- Analog dem Semesterticket streben die Koalitionspartner unter Einbeziehung der Schulträger die Schaffung eines **kostengünstigen Schülertickets** an. Dabei werden wir prüfen, inwieweit sich dies kostenneutral realisieren lässt.
- Die Einführung eines Hessentickets auch für Alleinreisende unterstützen wir.
- Die Einführung eines zusätzlichen Nutzwerts von Monats- und Jahreskarten in verkehrsarmen Zeiten werden wir prüfen.
- Das **E-Ticketing-System** des RMV wird unterstützt und soll auf ganz Hessen ausgeweitet werden, da es der Vereinfachung der Nutzung des ÖPNVs dient. In diesem Zusammenhang wird auch eine Überarbeitung der Tarifstruktur angestrebt. Ein verbundübergreifendes kundenfreundliches Tarifangebot ist unser Ziel.
- Die Bedienfreundlichkeit von **Fahrkartensystemen** soll verbessert und die Aufstellung von Ticketautomaten in den Fahrzeugen unterstützt werden. Darüber hinaus soll das Marketing für den ÖPNV insgesamt intensiviert werden. Die unter rot-grün gegründeten hessischen Verkehrsverbände RMV und NVV sowie der VRN können eine erfolgreiche Bilanz vorweisen. Sie haben die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs erhöht und eine beachtliche Steigerung der Fahrgastzahlen erreicht. Diese positiven Entwicklungen wollen wir wieder aufnehmen und neu beleben. Dabei soll auch die Rolle der Aufgabenträger des ÖPNV überprüft und neu definiert werden.

<p>ÖPNV-Finanzierung Politik für eine moderne Infrastruktur braucht Kontinuität und Verlässlichkeit in der Planung und Mittelzuweisung. Deshalb steht es für beide Parteien außer Frage, dass der Bund den ÖPNV mit einem hinreichenden Finanzbeitrag auf hohem Niveau fördern muss. Bei der gegenwärtigen Finanzierung des Bundes besteht ein Defizit, welches durch Effizienzgewinne bei den Verbänden allein vermutlich nicht geschlossen werden kann. Die neue Hessische Landesregierung setzt sich nachdrücklich für eine angemessene Finanzierung durch Bundesmittel auch über das Jahr 2019 hinaus ein. Das Land will die Zweckbindung hierfür beibehalten.</p> <p>Die Koalitionspartner sind sich einig, dass die Entflechtungsmittel (Landesmittel nach dem bisherigen GVFG) für die gesetzlichen Zwecke des ÖPNV und des kommunalen Straßenbaus gebunden werden.</p> <p>Auf Bundesebene setzen wir uns für eine Fortführung der Entflechtungsmittel über das Jahr 2019 hinaus ein. Weiterhin setzen wir uns dafür ein, dass die entsprechenden Bundesfördermittel (GVFG Bundesprogramm) über das Jahr 2019 hinaus beibehalten werden. Bei der anstehenden Revision der Regionalisierungsmittel im Jahr 2014 wird sich das Land Hessen dafür einsetzen, dass die derzeitige Dynamisierung von 1,5 auf 2,5 Prozent erhöht wird. Gleichzeitig wird sich das Land Hessen in der Bund-Länder-Finanzkommission für eine Anschlussfinanzierung ab 2019 einsetzen. Wir werden prüfen, ob der Unterfinanzierung des ÖPNV mit einer Kofinanzierung des Landes entgegenwirkt werden kann.</p>	<p>Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist Bestandteil der Daseinsvorsorge. Der Unterfinanzierung des ÖPNV wollen wir unter anderem mit einer Kofinanzierung aus Landesmitteln entgegenwirken und über neue Finanzierungsformen nachdenken. Wir GRÜNE setzen uns außerdem für eine uneingeschränkte Fortführung der ÖPNV-Finanzierungs-beteiligung durch den Bund nach 2019 ein, die sich zudem an den steigenden Kosten orientieren muss. Ohne diese Bundesmittel ist ein funktionierendes ÖPNV-Netz akut gefährdet.</p>	<p>Fahrpreiserhöhungen?</p> <p>„Zweckentfremdung“ für Straßenbau?</p> <p>Prüfen??? Bei Prüfung wird wohl auf Schuldenbremse verwiesen werden</p>	<p>Die Landesregierung verpflichtet sich, die Regionalisierungsmittel des Bundes künftig vollständig für den ÖPNV zu nutzen. Die Mittel des Landes für den ÖPNV sollen insgesamt aufgestockt werden, um die Kürzungen des Bundes in den zurückliegenden Jahren auszugleichen.</p>
<p>ÖPNV im ländlichen Raum Den Mobilitätsbedarf des ländlichen Raumes zu decken, ist aufgrund der niedrigeren Passagierzahlen</p>	<p>Um gerade auch im ländlichen Raum mobiler zu sein, setzen wir auf die Bahn, Regiotrams und</p>	<p>Wie verbessern?</p>	<p>Für eine Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum werden wir innovative Formen, wie beispielsweise Bürgerbusprojekte, Rufbusse und Anrufsammeltaxis unterstützen. Damit wollen wir</p>

<p>und der im Vergleich zum städtischen Ballungsraum größeren Strecken eine besondere Herausforderung. Deshalb werden wir Initiativen zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs auf dem Land (Mitfahr- und Carsharing-Zentralen sowie Park-and-Ride-Systeme, Ausbau differenzierter Bussysteme wie Anrufsammeltaxen, Bürger-, Nacht- und Regiobusse) unterstützen.</p>	<p>Expressbusse als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs. Durch die Förderung von Bürgerbusinitiativen, organisierten Mitfahrgelegenheiten und anderen nachfrageorientierten Bedienformen sowie die Gewährleistung eines Taxiangebots wird auch die Erreichbarkeit in der Fläche sichergestellt. Dies schließt den Erhalt und die Modernisierung bestehender Schienenverkehrswege ein</p>	<p>Abbau bestehender Buslinien? Preise der Parkplätze? Von wem wird Parkraum bewirtschaftet? Anrufsammeltaxen statt Linien? Was sind Bürgerbusse? Ehrenamt?</p>	<p>die strukturelle Entwicklung begünstigen, Arbeitsplätze in den regionalen Räumen langfristig sichern, die Begegnung der Menschen untereinander problemloser gestalten und individuelle Mobilitätswünsche ermöglichen.</p> <p>Im ländlichen Raum wollen wir besonders unter Berücksichtigung des demografischen Wandels durch flexible Instrumente wie Anrufsammeltaxis, Rufbusse und Bürgerbusprojekte ein attraktives Angebot auf- bzw. ausbauen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das Angebot an Nacht- und Diskobussen soll erweitert werden.
<p>Schülerticket Die Koalitionspartner prüfen die Einführung eines hessenweiten Schülertickets. Das Schülerticket soll das ganze Jahr über eine einfache Nutzung von Bussen und Bahnen für Schülerinnen und Schüler auf dem Weg zur Schule, aber auch im Freizeitverkehr, gewährleisten. Dafür soll geprüft werden, welche Mittel zurzeit für die Schülerbeförderung von den Kommunen und dem Land Hessen ausgegeben werden. Nach dieser Überprüfung soll entschieden werden, ob eine Änderung des Schulgesetzes für den Bereich Schülerbeförderung auf den Weg gebracht wird und für welchen Preis ein Schülerticket für alle Schülerinnen und Schüler bis maximal zum Ende der Sekundarstufe II eingeführt werden kann.</p>		<p>Wer zahlt? Vorsicht bei Änderung des Schulgesetzes für den Bereich Schülerbeförderung</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Analog dem Semesterticket streben die Koalitionspartner unter Einbeziehung der Schulträger die Schaffung eines kostengünstigen Schülertickets an. Dabei werden wir prüfen, inwieweit sich dies kostenneutral realisieren lässt.
<p>Jobticket Ebenso werden wir erneut prüfen, ob unter Beteiligung der Verkehrsverbände ein Jobticket für Landesbeschäftigte eingeführt wird.</p>		<p>mager</p>	<p>Wir werden in der Landesverwaltung ein betriebliches Mobilitätsmanagement einführen. In diesem Rahmen werden Job-Tickets insbesondere auch in Verbindung mit Parkraumbewirtschaftung verstärkt angeboten.</p>
<p>E-Mobilität, z. B. durch Fahrräder mit Elektroantrieb oder Pkw und Nahverkehrsbusse mit Elektroantrieb, ist insbesondere in dichtbesiedelten Bereichen eine Möglichkeit, Verkehrslärm und Schadstoffe zu reduzieren. In großstädtischen Bereichen kann auch die Verteilung von Waren mit elektrogetriebenen</p>	<p>Den Radverkehrsanteil wollen wir bis 2020 auf mindestens 15% der zurückgelegten Wege erhöhen. Wir wollen mindestens 10% der Haushaltsmittel des Landesstraßenbau und der Verkehrsfördermittel für den Bau von Radverkehrsanlagen</p>	<p>Erneuerbare Energien?</p>	<p>Wir werden Modellprojekte für Elektrofahrzeuge auflegen, bei denen als Bedingung der Strom aus Erneuerbaren Energien (besonders Solartankstellen) und Kraft-Wärme-Kopplung kommen muss.</p>

<p>Fahrzeugen sowie die Nutzung von Elektrofahrzeugen durch Berufs-pendlerinnen und -pendler zur Verbesserung der Situation beitragen.</p> <p>Wir werden zusammen mit den hessischen Stromversorgern ein Projekt zur Einrichtung eines flächendeckenden Netzes von Strom-tankstellen starten. Außerdem setzen wir die hessischen Wasserstoff- und Brennstoffinitiativen fort.</p> <p>Die Landesregierung wird weiterhin Konzepte, Modelle und Projekte zur Weiterentwicklung der Elektromobilität unterstützen. Ergänzend wird die Wasserstoff- und Brennstoffzellen-Initiative Hessen e. V. (H2BZ) weitergeführt.</p>	<p>bereitstellen. Damit werden wir bis 2018 ein zusammenhängendes überörtliches und ganzjährig nutzbares Radverkehrsnetz aufbauen, darunter mindestens 100 km Radschnellwege. Damit schaffen wir die Basis für den Durchbruch der eMobilität, wo sie wirklich Sinn machen: Beim Fahrrad. Den Aufbau von Fahrradverleihsystemen auch mit Elektrofahrrädern und Spezialfahrrädern wie Lasträdern werden wir als wesentliche Stärkung der intermodalen Mobilität fördern.</p>		
<p>Carsharing Autos sind vielfach für die Mobilität unverzichtbar, wir wollen sie in Zukunft effizienter nutzen. Aus diesem Grund wird die Landesregierung das „Carsharing“ fördern. In einem ersten Schritt soll geprüft werden, auf welchen Landesliegenschaften entsprechende Stellplätze ausgewiesen werden können.</p> <p>Wir unterstützen die Bundesregierung darin, über eine Änderung des Straßenverkehrsrechts die Möglichkeit zu eröffnen, dass Kommunen Parkplätze rechtssicher für „Carsharing“-Autos und Elektroautos ausweisen können.</p>	<p>Autos sind vielfach für die Mobilität unverzichtbar, aber sie müssen umweltfreundlicher und effizienter genutzt werden. Die gemeinsame Nutzung von Pkw (Carsharing) wollen wir durch ein Grundangebot im ländlichen Raum unterstützen.</p>	<p>???! Wo ist hier die Verantwortung des Landes??</p>	<p>Wir werden in der Landesverwaltung ein betriebliches Mobilitätsmanagement einführen. In diesem Rahmen werden Job-Tickets insbesondere auch in Verbindung mit Parkraumbewirtschaftung verstärkt angeboten. Die Möglichkeiten des CarSharings sind einzubeziehen.</p>
<p>Mobiles Hessen 2020 Das Landesprogramm "Staufreies Hessen 2015" werden wir zum Programm „Mobiles Hessen 2020“ weiterentwickeln: Neben Infrastruktur- und Verkehrsmanagementmaßnahmen im Straßennetz wird als dritte Säule verkehrsträgerübergreifend betriebliches Mobilitätsmanagement etabliert.</p> <p>Mobilitätsmanagement soll insbesondere dort institutionalisiert werden, wo arbeitsplatz-intensive Wirtschaftsstandorte entsprechende Potenziale zur effizienteren Verteilung der erzeugten Verkehre im Tagesverlauf wie im Kontext der Verkehrsmittelwahl versprechen. Auch die für die Unternehmen wichtige Erreichbarkeit für Arbeitnehmerinnen, Arbeitnehmer und Güter am jeweiligen Standort</p>	<p>Für das Mobilitätsmanagement werden wir ein Zertifikat für Mobilitätsberaterinnen und Mobilitätsberater schaffen und zügig ein flächendeckendes Beraternetzwerk aufbauen.</p>	<p>Wo ist hier der ÖPNV?</p>	<p>Ein funktionierendes Baustellenmanagement, moderne Verkehrsleitsysteme und innovative Maßnahmen für bessere Stauinformationen helfen, die Verkehrsbelastungen zu vermeiden. Sie entlasten die Umwelt von Abgasen und Feinstaub. Wir werden bestehende Systeme ausbauen und entsprechend weiterentwickeln.</p>

<p>birgt weitere Potenziale für die Wirtschaft. Ziel ist es, den Erfolg einzelner lokaler Projekte (z.B. "Südhessen effizient mobil" der ivm GmbH, der IHK und der Stadt Darmstadt) landesweit möglich zu machen. Die unterschiedlichen Akteure wollen wir dabei unterstützen, Mobilitätsmanagement nachhaltig zu etablieren und als Aufgabe anzunehmen. Neben den primär lokalen Akteuren (Kommunen, lokale Nahverkehrsgesellschaften, IHKen) gilt dies auch für Hessen mobil und die Verkehrsverbände NVV und RMV.</p>			
<p>IV. Autobahnen und Straßen Beim Landesstraßenbau gilt der Grundsatz „Erhalt vor Neubau“. Für mögliche Neubaumaßnahmen wird ein Kriterienkatalog erstellt, aus dem eine Prioritätenliste ableitbar ist. Aufgrund des hohen Bedarfs wird in den nächsten fünf Jahren der deutlich über-wiegende Teil der Mittel für den Straßenbau für Erhalt und Sanierung gebunden. Der Bau von Ortsumgehungen soll vor allem mit der Maß-gabe des Lärmschutzes fortgesetzt werden. Die vor einigen Jahren erfolgte Umstrukturierung der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung wird evaluiert. Bezüglich des Bundesverkehrswegeplans ist das gemeinsame Ziel die Priorisierung von durchführbaren Verkehrsprojekten und damit einhergehend eine Konzentration für Planungs- und Genehmigungsaufwand auf Vorhaben mit einer zeitnahen Umsetzungsperspektive. Dazu erstellt die Hessische Landesregierung einen Kriterienkatalog zur Überprüfung der zum Bundesverkehrswegeplan angemeldeten Maßnahmen, bei dem der verkehrliche Nutzen, die Zustimmung der betroffenen Kommunen, der Planungs- und Genehmigungsfortschritt, die Finanzierbarkeit sowie die zeitnahe Realisierbarkeit berücksichtigt werden. Die Koalitionspartner sind sich einig, dass bei zukünftigen Straßenbaumaßnahmen, sei es bei Autobahnen, Bundesstraßen oder Landesstraßen, Prioritäten nach zu definierenden Kriterien gesetzt werden müssen.</p>	<p>Beim Straßenbau werden wir die Ausbaustandards überprüfen und vorrangig in den Erhalt der Infrastruktur investieren. Der Neubau von Straßen kommt nur noch in Ausnahmefällen infrage, wenn der Bestandserhalt gesichert und die Nachhaltigkeit des Verkehrs damit gesteigert wird.</p>	<p>„Nachhaltigkeit des Verkehrs“ Was ist darunter zu verstehen?</p> <p>Kriterienkatalog</p> <ul style="list-style-type: none"> • verkehrlicher Nutzen • die Zustimmung der betroffenen Kommunen • Planungs- und Genehmigungsfortschritt, • Finanzierbarkeit • zeitnahe Realisierbarkeit <p>Ökologische Kriterien??</p>	<p>Straßenbau Hessen verfügt über ein grundsätzlich ausreichendes Straßennetz. Investitionsmaßnahmen zur Unterhaltung der Straßen sowie zum notwendigen Aus- und Neubau folgen einer nachhaltigen Strategie; das heißt sie werden vorrangig unter dem Aspekt optimaler Nutzbarkeit und Werterhaltung durchgeführt, und berücksichtigen die besondere Bedeutung der Umweltverträglichkeit. Für alle Straßenbaumaßnahmen in Hessen gilt der Grundsatz, dass neben den verkehrlichen Notwendigkeiten ebenso der Schutz der Menschen vor Verkehrslärm, Abgasen und Feinstaub, die Belange von Natur und Landschaft sowie die Vermeidung von Konkurrenzsituationen zu Angeboten des öffentlichen Verkehrs berücksichtigt werden. Demgemäß sind bei allen Planungen diese Belange sorgfältig abzuwägen und Lösungen anzustreben, die vorhandene Konflikte minimieren und die Belastungen von Menschen und Umwelt reduzieren. Die bestehenden Bedarfspläne für Bundesfernstraßen kranken daran, überfrachtet zu sein, so dass selbst langfristig sich die dort genannten Projekte kaum vollständig verwirklichen lassen. Um diesen Missstand zu beheben, werden wir die Bedarfspläne auf die notwendigen und in absehbarer Zeit auch tatsächlich realisierbaren Projekte konzentrieren. Die Stellungnahmen des Landes zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans und des Investitionsrahmenplans des Bundes sowie die</p>

			<p>Beantragung von zusätzlichen Mitteln für die Neubaumaßnahmen beim Bund erfolgen im Einvernehmen der Koalitionsfraktionen.</p> <p>In der Beurteilung konkreter Straßenbauvorhaben besteht bei den Koalitionsparteien nicht immer Deckungsgleichheit. Unabhängig davon besteht für die Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung für die im vordringlichen Bedarf befindlichen Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans ein durch den Bund erteilter gesetzlicher Planungsauftrag. Diesem wird nach angemessener Prioritätensetzung nachgekommen. Grundsätzlich sollen die Sorgfalt der Planung optimiert und die Umsetzungszeit-räume rechtsbeständiger Planungen verkürzt werden. Das Land wird gegenüber dem Bund besonders für Lärmschutzmaßnahmen, Brückensanierungen und Erhaltungsmaßnahmen zusätzliche Mittel anmelden.</p> <p>...</p> <p>Wir wollen analog zum Bundesverkehrswegeplan auch für Hessen die Landesprogramme in einem Landesverkehrswegeplan zusammenfassen. Zur Beurteilung der Vorhaben werden dabei neuartige Bewertungsmethoden herangezogen. Der Landesverkehrswegeplan wird auf Kabinetts-ebene beschlossen und umfasst auch die bisherige Anlage 2 zum Einzelplan 07 des Landeshaushalts. Bei der Bewertung von Landesstraßenprojekten (insb. Ortsumfahrungen) wird anhand eines konkreten Kriterienkatalogs vorgegangen. Als Voraussetzungen für den Bau neuer Ortsumfahrungen müssen gegeben sein:</p> <ul style="list-style-type: none">• eine nachgewiesene Entlastung für die Einwohnerinnen und Einwohner in der Regel von mindestens 50 Prozent des Verkehrs sowohl bei den Emissionsbelastungen als auch bei der Verkehrsmenge; d. h. der Durchgangs-verkehr muss vor der Maßnahme stärker sein als der Ziel- und Quellverkehr;• eine Verlagerungsfunktion von inneren Ortslagen nach außen;• alle verkehrsberuhigenden Maßnahmen müssen als unzureichend erkannt worden sein. <p>...</p>
--	--	--	---

			<p>Im Landesstraßenbau werden seit Jahren Maßnahmen aufgeschoben. Hohe Verbindungskosten (KIM u. a.), ein erheblicher Sanierungstau sowie gestiegene Baukosten engen die Spielräume beim Landesstraßenbauprogramm ein.</p> <p>Wir werden die Mittelverwendung im Landesstraßenbauprogramm künftig wie folgt zuordnen:</p> <p>Sanierungs- und Erhaltungsmaßnahmen an bestehenden Straßen 50 % Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen 20 % Neubaumaßnahmen (u. a. Ortsumfahrungen und Beseitigung von Bahnübergängen) einschließlich der Rückflüsse im KIM 25 % Radwegebau getrennt von Straßen 5 %</p> <p>Angesichts der eingeschränkten finanziellen Möglichkeiten im Landeshaushalt werden wir den hierfür insgesamt zur Verfügung stehenden Betrag auf jährlich 80 Mio. € festschreiben und über die Legislaturperiode stabil halten.</p>
<p>Bundesautobahn A 44</p> <p>Die Koalitionspartner stellen fest, dass ungeachtet ihrer unterschiedlichen Positionen zum Ausbau der A 44 das Projekt weit fortgeschritten ist. Der Bund hat eine Zusage für die Finanzierung des gesamten Projekts abgegeben, sieben Abschnitte sind rechtskräftig planfestgestellt, im Bau bzw. fertig-gestellt, drei Abschnitte planfestgestellt, allerdings teilweise beklagt und ein Abschnitt befindet sich im Planfeststellungsverfahren. Der Weiterbau der A 44 wird deshalb in den rechtskräftig planfestgestellten Abschnitten zeitnah umgesetzt. Es ist darauf zu achten, dass kein zusätzlicher Verkehr in die Ortslagen gelenkt wird, sondern diese auch in der Realisierungsphase abschnittsweise vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Für die beklagten Planungsabschnitte sind eventuelle Erkenntnisse aus den Gerichtsverfahren in die aktuelle Planung mit einzubeziehen. Für den noch offenen Planungsabschnitt zwischen der A 7 bis zur AS Helsa/Ost (VKE 11) soll die landschaftsschonendste und umweltverträglichste Variante geprüft werden, die die Menschen in den Anrainergemeinden möglichst</p>	<p>Wir halten Bauprojekte wie die A44, die A49 und die B87n weiterhin für falsch.</p>	<p>Was sagt BI dazu?</p>	<p>Der Weiterbau der A 44 Kassel - Eisenach wird in den rechtsbeständig planfestgestellten Abschnitten zeitnah umgesetzt. Es ist darauf zu achten, dass kein zusätzlicher Verkehr in die Ortslagen gelenkt wird, sondern dass diese auch in der Realisierungsphase abschnittsweise vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Für die weiteren Planungsabschnitte sind die Erkenntnisse aus den Gerichtsverfahren in die Planungen und die Realisierung einzubeziehen und landschaftsschonende und umweltverträgliche Alternativen insbesondere für die noch offenen Linienbestimmungen sorgfältig zu prüfen</p>

<p>wenig belastet. Bei der Klärung offener Fragen beim derzeitigen Planungsstand sind die betroffenen Kommunen einzubeziehen. Bei der Realisierung der baureifen Abschnitte und der darauf folgenden Fertigstellung ist auf einen wirksamen Lärmschutz zu achten.</p>			
<p>Bundesautobahn A 49 Die Koalitionspartner stellen fest, dass der Abschnitt VKE 20 (Neuental/Schwalmstadt) planfestgestellt und bereits im Bau ist und deswegen fertig gestellt wird. Des Weiteren sind für die beiden Abschnitte VKE 30 und VKE 40 Planfeststellungsbeschlüsse erlassen worden. Gegen den Planfeststellungsbeschluss von VKE 40 sind Klagen vor dem Bundesverwaltungsgericht erhoben. Die Koalitionspartner halten es vor einem Weiterbau für erforderlich, dass die beiden Abschnitte VKE 30 und VKE 40 rechtsverbindlich planfestgestellt sind und die Finanzierung vollständig gesichert ist. Die Parteien vereinbaren für die südlich des Abschnitts VKE 20 gelegenen Strecken Maßnahmen zur Reduzierung bzw. Verhinderung von Ausweich-/Schwerlastverkehr.</p>	<p>Wir halten Bauprojekte wie die A44, die A49 und die B87n weiterhin für falsch.</p>	<p>Was sagt BI dazu?</p>	<p>Die Planung der A 49 Neuental – Gemünden (Felda) wird zeitnah abgeschlossen. Damit nicht erneut zusätzliche Belastungen der Ortslagen durch den Durchgangsverkehr, der bereits die Teilstücke nutzt, entstehen, ist vor einem Weiterbau die gesamte Strecke planfestzustellen und die Finanzierung durch den Bund zu sichern</p>
<p>Riederwaldtunnel (A 66/661) Der Weiterbau des Riederwaldtunnels schließt eine Verbesserung des Lärmschutzes im Bereich des Autobahndreiecks Riederwald und des auszubauenden Abschnitts der A 661 ein. Auf den Bau des Alleentunnels wird verzichtet.</p>			<p>Der Ausbau der A 66 (Lückenschluss Fulda bzw. Anschluss A 661 Frankfurt am Main) wird fortgesetzt. Im Gebiet der Stadt Frankfurt (Bornheimer Hang) sind besondere Schallschutzmaßnahmen umzusetzen, die über den gesetzlichen Mindestschutz hinausgehen. Bei den Schallschutzmaßnahmen (vor allem Einhausungen) ist eine Nutzung der gewonnenen Flächen für Photovoltaik anzustreben.</p>
<p>Neubau „Olpe-Hattenbach“ (A 4) Der Bau der A 4 von Olpe nach Hattenbach wird nicht weiter verfolgt. Die im Bundesverkehrswegeplan angemeldeten Bundesstraßen in diesem Bereich (Ortsumgehungen) sollen priorisiert werden.</p>		<p>? Das ist doch schon lange gecancelt?</p>	<p>Der Bau der Autobahn A 4 Olpe - Hattenbach wird von der Landesregierung abgelehnt. Auch die bisherigen Planungsaktivitäten, die eine Realisierung als Bundesstraße vorsehen, werden beendet. Das Land wird bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans beantragen, die Maßnahme aus dem weiteren Bedarf zu streichen.</p>
<p>V. Straßen- und Schienenlärm reduzieren Verkehrslärm beeinträchtigt das Wohlbefinden</p>	<p>Wir setzen uns für einen besseren</p>		<p>Bis zu einer bundesgesetzlichen Regelung zur Ausweitung der Lkw-Maut auf Bundesstraßen,</p>

<p>und die Gesundheit von Menschen. Da Lärm verkehrsmittelübergreifend (kumuliert von Straße und Schiene) die Menschen in Hessen zunehmend belastet, werden wir einen Schwerpunkt in der Lärmvermeidung und -reduzierung setzen. Wir werden uns deshalb neben eigenen Anstrengungen auch auf Bundesebene für Regelungen für Verkehrsträgerübergreifenden Lärmschutz an Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen sowie für die Ergänzung der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung und der Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärm-sanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes einsetzen. Ziel ist es dabei, ein Spitzenwertkriterium (die sogenannte „Aufwachreaktion“) bei der Betrachtung des Nachtzeitraumes festzulegen. Wir unterstützen zudem das Ziel der Bundesregierung, den Schienenlärm bis 2020 deutschlandweit zu halbieren und fordern die schnellstmögliche Umrüstung auf leise Güterzüge. Wir wollen gemeinsam die rechtlichen Spielräume beim Lärmschutz entlang von Verkehrswegen zukünftig ausnutzen. Die Koalitionspartner sind sich einig, dass der Lärmschutz an Autobahnen und vierspurigen Schnellstraßen, die sich in der Nähe einer Wohnbebauung befinden, insgesamt verbessert werden muss. Wir respektieren die Entscheidungen der Kommunen über Geschwindigkeitsbegrenzungen im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten, um mehr Verkehrssicherheit und Lärmschutz zu erzielen.</p>	<p>Lärmschutz an Landesstraßen ein. Dafür sollen Landesmittel im Rahmen der Infrastrukturerhaltung genutzt werden. Um die Menschen im Mittelrheintal vor dem zunehmenden Schienengüterverkehrslärm zu schützen, fordern wir die schnellstmögliche Umrüstung auf leise Güterzüge, lärmabhängige Trassengebühren, Tempolimits in der Nacht für laute Güterzüge sowie eine Förderung des aktiven Schallschutzes an den Fahrwegen. Wir wollen außerdem eine Alternativtrasse, Tempolimits in der Nacht für laute Güterzüge und weitere kurz- und mittelfristige Maßnahmen prüfen lassen, um die Menschen und das UNESCO-Welterbe vom Lärm langfristig zu entlasten. Da das Thema Lärm verkehrsmittelübergreifend die Menschen in Hessen zunehmend belastet, wollen wir die Stelle einer/eines Lärmschutzbeauftragten schaffen. Dieser soll Städte und Gemeinden bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen unterstützen, rechtliche Möglichkeiten für lärmindernde Maßnahmen im Verkehr aufzeigen und einen jährlichen Bericht verfassen, in dem über den Fortschritt der Umsetzung beim Lärmschutz informiert wird.</p>	<p>Bis wann? Nachtfahrverbote für Güterzüge?</p> <p>Tempo 30??</p>	<p>werden wir dafür sorgen, dass Lkw-Fahrverbote gerichtsfest erlassen werden können.</p> <p>Es wird angestrebt, die dem Land zufließenden Mittel des Gesetzes über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse (GVFG) in der Regel wie folgt einzusetzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Förderung des ÖPNV (investiv: Fahrwege und Fahrzeuge) zu 60 % • Straßenbau einschließlich Radwegebau zu 40 % • Darüber hinaus wird das Land mit Nachdruck die Finanzierung der größeren ÖPNV-Schienenprojekte aus dem GVFG <ul style="list-style-type: none"> - Bundesprogramm einfordern. <p>Im Bereich der Bundesstraßenprojekte stimmen die Koalitionspartner darin überein, die Anwohner entlang viel befahrener Bundesstraßen vorrangig vom Schwerlastverkehr möglichst nachhaltig zu entlasten. Einen wesentlichen Beitrag können dazu Ortsumfahrungen leisten. Das Land wird daher folgende, im Rahmen des geltenden Bundesverkehrswegeplans als vordringlich eingestufte Ortsumfahrungen zügig planen und sich gegenüber dem Bund bei vorhandener Baureife für eine zeitnahe Finanzierung und eine rasche Realisierung einsetzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • B 27 (OU Hauneck, Friedlos, Neu Eichenberg/Hebenshausen) • B 44 (OU Groß Rohrheim) • B 83 (OU Hofgeismar, Rotenburg-Lispenshausen) • B 249 (OU Frieda, Eschwege) • B 252 (OU Vöhl-Dorfitter, wobei der Lückenschluss des Radwegs mit vorzunehmen ist) • B 255 (OU Weimar) • B 452 (OU Wehretal) • B 458 (OU Hilders)
--	--	--	--

			<p>Zu weiteren konkreten Bundesstraßenprojekten vereinbaren die Koalitionsparteien darüber hinaus folgendes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • B 8 OU Kelkheim/Königstein/Glashütten: Die Notwendigkeit des Projektes und verträgliche Alternativen werden geprüft. • B 38 OU Mörlenbach: Die Planungsvariante W4 wird zeitnah daraufhin untersucht, ob sie zu vergleichbaren Kosten realisiert werden kann. • B 45 OU Erbach/OD Michelstadt: Alternativen zur bisherigen Planung werden zeitnah geprüft. • B 49 Limburg/Wetzlar: Der vierstreifige Ausbau zwischen A 3 und A 45 ist zeitnah zu vollenden. • Der geplante Bau der B 87n Fulda - Meiningen quer durch das Biosphärenreservat Rhön wird abgelehnt. Stattdessen werden Alternativen im Rahmen des vorhandenen Straßennetzes und unter Nutzung von Ortsumfahrungen geplant. Ziel ist es, keinen Fernverkehr in die Region und das Biosphärenreservat zu bringen. • Die Planung für die B 519 OU Hofheim/Kriftel wird nicht weiterverfolgt; die Maßnahmen werden bei nächster Gelegenheit aus dem Bundesverkehrswegeplan gestrichen. • Die Planung der B 519 OU Flörsheim wird angesichts des geltenden Bürgerentscheids in dieser Legislaturperiode nicht weiterverfolgt. <p>Zu folgenden Landesstraßenprojekten vereinbaren die Koalitionspartner darüber hinaus:</p> <ul style="list-style-type: none"> •L 3116 OU Babenhausen: Entsprechend der Beschlussfassung der Stadtverordnetenversammlung wird die „Kleine Südumfahrung“ mit Priorität geprüft und möglichst realisiert. •L 3262 OU Dreieich Buchschlag/Sprendlingen: Das Planungsverfahren wird abgebrochen und das Vorhaben nicht weiter verfolgt; der Durchgangsverkehr wird weiterhin über das vorhandene Straßennetz geführt.
<p>Schutz vor Bahnlärm im Mittelrheintal Ziel beider Parteien ist eine Entlastung im Mittelrheintal. Die Länder Hessen und Rheinland-</p>	<p>Um die Menschen im Mittelrheintal vor dem zunehmenden Schiene-</p>		<p>Wir werden das Netz der Güterverkehrszentren in</p>

<p>Pfalz haben gemeinsam im Jahr 2010 ein 10-Punkte Programm „Leises Mittelrheintal“ auf den Weg gebracht, in dem die wichtigsten Maßnahmen zusammengefasst sind, die zu einer Entlastung der Lärm-problematik an den Bahnstrecken im Rheintal beitragen sollen. Dieses Programm wird durch die Hessische Landesregierung weiter fort-geführt. Wir setzen uns für eine Alternativ-strecke für den Schienengüterverkehr im Mittelrheintal auf Grundlage der Korridorstudie ein. Städte und Gemeinden sollen bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen unterstützt werden, indem wir ihnen die Möglichkeiten für lärm-mindernde Maßnahmen im Verkehr aufzeigen. Wir werden uns beim Bund und bei der Deutsche Bahn AG intensiv dafür einsetzen, dass sie sich an Maßnahmen zur Reduzierung des Bahn-lärms im Mittelrheintal maßgeblich beteiligen. In der mittel- und langfristigen Perspektive sollen hierzu die Ergebnisse der seitens des Bundesverkehrs-ministeriums in Auftrag gegebenen „Korridorstudie“ abgewartet und nach Vorlage zeitnah geprüft werden. Zur möglichst baldigen Entlastung sollen die derzeitigen technischen Optionen bei der Lärmreduzierung soweit wie möglich zum Einsatz kommen. Hierzu gehören u.a. die Umrüstung auf LL-Sohlen und Verbesserungen am Gleisbett. Beide Parteien unterstützen die seitens der neuen Bundes-regierung geplante Initiative auf europäischer Ebene für ein ab dem Jahr 2020 zu erlassendes EU-weites Einsatzverbot für laute Güterwagen sowie für ein EU-Programm zur Förderung der Umrüstung lauter Güterwagen. Zur möglichst baldigen Entlastung sollen zusammen mit dem Bund weitere Konzepte entwickelt werden, um den Güterverkehr auf die Bundeswasser-straßen zu verlagern. Diese Maßnahmen sollen auch an anderen hochbelasteten Strecken des Güter-verkehrs in Hessen umgesetzt werden. Zur Förderung der Verknüpfung von Lkw und Schiene (kombinierter Verkehr) wird das Gleisanschluss-programm für Unternehmen erneut aufgelegt.</p>	<p>güterverkehrslärm zu schützen, fordern wir die schnellstmögliche Umrüstung auf leise Güterzüge, lärmabhängige Trassengebühren, Tempolimits in der Nacht für laute Güterzüge sowie eine Förderung des aktiven Schallschutzes an den Fahrwegen. Wir wollen außerdem eine Alternativtrasse, Tempolimits in der Nacht für laute Güterzüge und weitere kurz- und mittelfristige Maßnahmen prüfen lassen, um die Menschen und das UNESCO-Welterbe vom Lärm langfristig zu entlasten. Da das Thema Lärm verkehrsmittelübergreifend die Menschen in Hessen zunehmend belastet, wollen wir die Stelle einer/eines Lärmschutzbeauf-tragten schaffen. Dieser soll Städte und Gemeinden bei der Auf-stellung von Lärmaktionsplänen unterstützen, rechtliche Möglich-keiten für lärm-mindernde Maß-nahmen im Verkehr aufzeigen und einen jährlichen Bericht verfassen, in dem über den Fortschritt der Umsetzung beim Lärmschutz informiert wird.</p> <p>Gütertransporte haben für uns Grüne eine große wirtschafts- und verkehrspolitische Bedeutung. Damit die prognostizierten Zu-wächse nicht nur auf der Straße stattfinden, wollen wir neben der Stärkung von regionalen Wirt-schaftskreisläufen den so genannten kombinierten Verkehr, d.h. die Verknüpfung von LKW und Schiene, fördern und das Gleis-anschlussprogramm für Unternehmen wieder einführen.</p>	<p>Finanzierung über Steuern statt aus Profiten?!</p>	<p>Hessen als Umschlagplätze von Lkw auf die Schiene ausbauen. Bestehende Zentren sind bedarfsgerecht zu erweitern. Auch im schienengebundenen Güterverkehr ist Lärmschutz für die Anwohner ein Thema. Die Hessische Landesregierung unterstützt daher die Aktivitäten des Bundes zur Lärm-minderung an der Quelle.</p>
--	--	---	---

<p>VI. Flughäfen und Lärmschutz</p> <p>Der Flughafen Frankfurt hat nicht nur als Standortfaktor und für die dortigen Arbeitsplätze eine große wirtschaftliche Bedeutung weit über das Rhein-Main-Gebiet und Hessen hinaus. Deshalb wollen die Koalitionspartner, dass er auch in Zukunft wettbewerbsfähig bleibt. Er liegt allerdings in einer sehr dicht besiedelten Region, so dass sein Betrieb auch mit erheblichen Belastungen für seine Umgebung verbunden ist; demgemäß kann die wirtschaftliche Entwicklung des Flughafens nicht alleiniger Maßstab der Politik sein. Diese Feststellungen sind übereinstimmende Grundlage beider Koalitionspartner für eine gemeinsam zu verantwortende Flughafenpolitik, die ungeachtet dessen von grundsätzlich unterschiedlichen Positionen zur Frage des Flughafenausbaus ausgehen.</p> <p>Der Planfeststellungsbeschluss (PFB) vom Dezember 2007 und seine weitgehende Bestätigung durch das Bundesverwaltungsgericht ist die Grundlage aller weiteren Überlegungen. Inwieweit noch anhängige Streitverfahren die Situation gegebenenfalls rechtlich oder tatsächlich verändern werden, bleibt abzuwarten. In dieser Situation ist es vorrangiges Ziel der Landespolitik, die mit dem Betrieb des Flughafens einhergehenden Belastungen für Mensch und Umwelt in einem höchstmöglichen Maß rasch wirksam zu verringern. Dabei haben Maßnahmen zum aktiven Schallschutz gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen eine eindeutige Priorität.</p>	<p>Der Flughafen Frankfurt hat eine große wirtschaftliche Bedeutung weit über das Rhein-Main-Gebiet hinaus. Der Flughafen liegt allerdings auch in einer der am dichtesten besiedelten Regionen Europas. Deshalb darf er nach unserer festen Überzeugung nicht weiter auf größtmögliche Expansion setzen. Gerade die Bewohnerinnen und Bewohner des Rhein-Main-Gebietes sind darauf angewiesen, dass es in Zukunft eine Landesregierung gibt, die nicht willfährig den Lobbyisten der Luftverkehrswirtschaft nach dem Mund redet, sondern den berechtigten Interessen der betroffenen Menschen gerecht wird. Der Bau der Nordwestbahn war, ist und bleibt ein schwerwiegender Fehler, den CDU, SPD und FDP gemeinsam begangen haben. Diesen Fehler können wir nicht einfach wieder ungeschehen machen. Aber es ist klar, dass die Grenzen der Belastung des Rhein-Main-Gebietes mit Lärm und Schadstoffen auf Kosten von Gesundheit, Umwelt und Lebensqualität durch den Bau der Nordwestbahn endgültig überschritten worden sind. So, wie es jetzt ist, kann es nicht bleiben.</p>	<p>Worin besteht der aktive Schallschutz?</p>	<p>Für das wirtschaftliche Gewicht der Rhein-Main Region, des Landes Hessen und Deutschlands besitzt der Flughafen Frankfurt eine Schlüssel-funktion. Zur Frage seines Ausbaus haben die Koalitionspartner grundsätzlich unterschiedliche Auffassungen. Für die SPD ist der Ausbau als das wichtigste Infrastrukturprojekt für unser Bundesland in den kommenden Jahren ausdrücklich gewollt und vordringlich zu realisieren. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN lehnen diesen Ausbau ab, da sie ihn für weder ökologisch noch ökonomisch gerechtfertigt ansehen und sie im Übrigen die Kapazitätsprobleme durch eine Vernetzung vorhandener Flughafenkapazitäten lösen wollen. In diesem Spannungsfeld sehen die Koalitionspartner gemeinsam die Verpflichtung insbesondere auch in Erinnerung an die Eskalation gewaltsamer Auseinandersetzungen in Zusammenhang mit dem Bau der Startbahn 18 West, alles dafür zu tun, dass der aktuelle Konflikt nicht wieder eskaliert. Nachdem ein Planfeststellungsbeschluss (PFB) zum Ausbau des Flughafens Frankfurt von der CDU-Landesregierung am 18. Dezember 2007 erlassen wurde, muss für die weiteren Maßnahmen von diesem Faktum ausgegangen werden. Eine abschließende Gesamtbewertung über den PFB wird damit nicht mehr durch die Politik, sondern durch gerichtliche Entscheidung erfolgen.</p>
<p>Terminal 3</p> <p>Angesichts eines Investitionsvolumens von über zwei Milliarden Euro, der damit verbundenen erheblichen ökonomischen Herausforderungen für die Fraport AG und der vorhandenen Sorgen über die Auswirkungen des geplanten Baus eines dritten Terminals auf</p>	<p>Zum Schutz und zur Entlastung der Bevölkerung fordern wir deshalb</p> <ul style="list-style-type: none"> • den Verzicht auf den Bau des Terminal 3 sowie eine rechtsverbindliche 		

<p>die Rhein-Main-Region halten die Koalitionspartner eine Bedarfsprüfung des Bauvorhabens für erforderlich. Vor diesem Hintergrund spricht sich das Land Hessen als Miteigentümer der Fraport dafür aus, auf möglicherweise steigende Fluggastzahlen solange wie möglich mit ökonomisch vertretbaren und für die Region verträglicheren Alternativen zum Bau des Terminals 3 zu reagieren. In Verhandlungen mit der Stadt Frankfurt als dem zweitgrößten Anteilseigner der Fraport AG werden die Koalitionspartner darauf hinwirken, dass diese Zielsetzung auch im gemeinsamen Konsortialvertrag festgeschrieben wird.</p> <p>Nachtruhe Im Interesse der Menschen im Rhein-Main-Gebiet und der Akzeptanz der weiteren ökonomischen Entwicklung des Flughafens halten es die Koalitionspartner für geboten, weitere Maßnahmen zur Begrenzung der Fluglärmbelastung zu ergreifen. Dazu gehören insbesondere Entlastungen in den Stunden von 22 bis 23 Uhr und 5 bis 6 Uhr. Ziel ist es, regelmäßig zu Lärmpausen von sieben Stunden in der Nacht zu kommen. Die Koalitionspartner halten dies durch den abwechselnden Verzicht auf die Nutzung einzelner Bahnen in den genannten Zeiten für möglich und wollen dies gemeinsam mit der Fraport und der DFS so schnell wie möglich realisieren. Die Koalitionspartner werden unverzüglich entsprechende Initiativen ergreifen. Für den Fall, dass dieses Ziel (siebenstündige Nutzungspausen) nicht in angemessener Zeit erreicht wird, behalten sich die Partner Initiativen für eine entsprechende Planänderung bzw. modifizierte Betriebsgenehmigung vor.</p>	<p>Vereinbarung zwischen Bevölkerung, Land und Betreiber gegen einen weiteren Ausbau am Flughafen Frankfurt Main (keine weitere Start- und Landebahn);</p> <ul style="list-style-type: none"> • ein absolutes Nachtflugverbot von 22:00 bis 6:00 Uhr; • 		<p>Der PFB enthält allerdings statt des versprochenen Nachtflugverbots eine dauerhafte Nachtflugerlaubnis für durchschnittlich 17 geplante Flugbewegungen in der Zeit von 23.00 Uhr bis 5.00 Uhr sowie für insgesamt geplante 150 Flugbewegungen in jeder gesetzlichen Nacht und steht damit im Widerspruch u. a. zum einstimmigen Beschluss des Landtags vom 18. Mai 2000, der danach mehrfach bestätigt wurde.</p> <p>Die Landesregierung wird deshalb alle ihre rechtlichen und politischen Einflussmöglichkeiten nutzen, um sowohl die Vorgabe des Nachtflugverbots gemäß dem Ergebnisbericht der Mediation umzusetzen als auch sicherzustellen, dass eine Realisierung des Ausbaus nicht vor gerichtlicher Überprüfung und Entscheidung durch den Hessischen Verwaltungsgerichtshof in den Hauptsache-verfahren vorgenommen wird. Deshalb wird die Landesregierung ein ergänzen-des Verfahren zu den flugbetrieblichen und flughafenbetrieblichen Regelungen im PFB einleiten, um die Umsetzung des Mediations-ergebnisses bezüglich der Nachtflüge zu erreichen.</p> <p>Die Landesregierung wird auch darauf hinwirken, dass die Fraport AG verbindlich schriftlich zusichert, dass sie vor einer abschließenden Entscheidung des Hessischen Verwaltungs-gerichtshofs über die Klagen gegen den PFB von diesem im Bereich</p>
---	---	--	--

			<p>außerhalb des bestehenden Areals des Flughafens und mit Ausnahme der im Besitzeinweisungsbeschluss genannten Maßnahmen keinen Gebrauch machen wird.</p> <p>Das Wirtschafts- und Verkehrsministerium als Planfeststellungsbehörde wird den Verwaltungsgerichtshof unverzüglich entsprechend informieren. Es wird ihm darüber hinaus mitteilen, dass es im Fall der fehlenden Zusicherung der Fraport AG seinerseits eine Aussetzung der Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses (gemäß § 80 Abs. 4 VwGO) vorzunehmen beabsichtigt.</p> <p>Das Ministerium wird weiterhin mitteilen, dass es in der Zwischenzeit, während und soweit sich das Gericht mit den Klagen gegen das Vorhaben im Übrigen befasst, in einem ergänzenden Verfahren die Umsetzung des Nachtflugverbots gemäß Mediationsergebnis beabsichtigt.</p> <p>Sollte die Fraport AG die o. g. Zusicherung nicht bis zum 15. November 2008 abgeben, wird die Planfeststellungsbehörde den Sofortvollzug des PFB gemäß § 80 Abs. 4 VwGO bis zum Abschluss der Hauptsacheverfahren vor dem VGH aussetzen. Da davon auszugehen ist, dass diese Verfahren noch im Laufe des Jahres 2009 entschieden werden, wird die Aussetzung bis zum Jahresende 2009 befristet.</p> <p>Unabhängig vom Umgang mit dem Planfeststellungsbeschluss wird die Landesregierung in Kooperation mit dem Flughafenbetreiber Fraport AG</p> <ul style="list-style-type: none">• eine Überprüfung und Verschärfung der emissionsbezogenen Landegebühren durchführen;• sich für eine Neutralisierung der klimaschädlichen Wirkungen des von Frankfurt generierten Flugverkehrs durch die Verursacher einsetzen;• sich mit Nachdruck und unter Vorgabe von Fristen für die Realisierung wirksamer Lärm mindernder Flugverfahren (CDA, Steilstart, Schwellenversatz etc.) einsetzen;• den vom Flughafen erzeugten Bodenlärm (besonders Triebwerksprobeläufe) verstärkt kontrollieren und Maßnahmen zur Reduzierung desselben durchsetzen;• eine permanente Kontrolle der seit der
--	--	--	---

	<p>Die Anteile des Landes Hessen am Flughafen Hahn in Rheinland-Pfalz wollen wir veräußern.</p>		<p>Mediation von Fraport übernommenen Selbstverpflichtung zur kontinuierlichen Verminderung der Lärmbelastung der Bevölkerung durch das Land (evtl. mit FFR) durchführen.</p> <p>Flughafensystem Das Land wird sich verstärkt dafür einsetzen, das Frankfurt (FRA) mit den Flughäfen Hahn (HHN) und auch Köln/Bonn (CGN) ein Flughafensystem bilden kann. Die Kooperation mit diesen Flughäfen auf unternehmerischer Ebene soll darüber hinaus intensiviert werden.</p> <p>Forum Flughafen und Region (FFR) In jeder Hinsicht unabhängig und auch rechtlich getrennt von der Frage des Ausbaus des Flughafens Frankfurt und der Auseinandersetzung um den Planfeststellungsbeschluss wird die Landesregierung den mit der Mediation und dem Regionalen Dialogforum (RDF) begonnenen Prozess der gemeinsamen Diskussion von Perspektiven des Flughafens und des Flugverkehrs wieder aufnehmen. Die bisherige, von der CDU-Landesregierung vorgegebene Konstruktion des Forum Flughafen und Region (FFR) wird überarbeitet. Dabei wird sichergestellt, dass alle am Flughafenbetrieb Beteiligten und die von ihm Betroffenen mitwirken können, um die Entwicklung des Flughafens zu begleiten und im Sinn des bereits in der Mediation formulierten „no-regret“ Prinzips mit zu gestalten. Die Landespolitik soll im FFR sowohl durch die Landesregierung als auch durch Mitglieder des Landtags vertreten sein. Auf der Grundlage der bisherigen Arbeitsergebnisse sollen Fragen des Verfahrens ebenso wie der Organisation von den Teilnehmern des FFR maßgeblich selbst gestaltet werden.</p>
<p>Lärmobergrenze Entsprechend der Empfehlungen der Mediation wird vereinbart, eine Lärmobergrenze für den Flughafen Frankfurt einzuführen. Ziel ist es, eine deutliche Lärmreduzierung gegenüber den</p>	<p>Zum Schutz und zur Entlastung der Bevölkerung fordern wir deshalb die</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einführung von definierten 		

<p>im Planfeststellungsbeschluss prognostizierten Werten zu erreichen. Die Koalitionspartner werden die in der Vergangenheit zwischen dem Land, der Fraport AG, dem „Forum Flughafen und Region“ sowie anderen Beteiligten in der „Allianz für Lärmschutz“ beschlossenen 19 Punkte zur Verminderung des Fluglärms in der Region weiter entschlossen umsetzen.</p> <p>Wir werden uns auf Bundesebene für eine stärkere Beteiligung der Betroffenen und die Verbesserung der Transparenz bei der Planung von Flugrouten durch die Deutsche Flugsicherung einsetzen. Die Fluglärmkommission werden wir stärken.</p> <p>Wir streben eine rechtliche Verankerung für eine stärkere und frühere Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger bei der Planung von Flugrouten an. Dies darf nicht zu Verzögerungen der Maßnahmen zur Lärminderung führen.</p> <p>Wir werden unverzüglich Maßnahmen zur Verhinderung von Schadensfällen, insbesondere im Hinblick auf die mögliche Gefahr von Wirbelschleppen anstoßen.</p> <p>Wir streben einen Lastenausgleich für besonders vom Fluglärm betroffene Kommunen an. Dies soll durch eine Fortführung des vom Land eingerichteten Regionalfonds in der Säule „Nachhaltige Kommunalentwicklung“ oder andere Maßnahmen geschehen. In diesem Zusammenhang werden Aufgaben und Rahmen der „Stiftung Flughafen und Region“ überprüft. Wir streben an, dass sich auch die Stadt Frankfurt ebenso wie bereits das Land an der Finanzierung beteiligt. Es wird eine kontinuierliche Weiterentwicklung und Ausschöpfung der rechtlichen Rahmenbedingungen bei der Spreizung lärmabhängiger Start- und Landeentgelte erfolgen. Das Lärmmonitoring werden wir stetig verbessern. Die Messdaten sollen der Öffentlichkeit vereinfacht zugänglich gemacht</p>	<p>Lärmobergrenzen;</p> <ul style="list-style-type: none"> • eine Deckelung der Zahl der Flugbewegungen, und Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene, um die Belastung nicht immer weiter ansteigen zu lassen; • eine Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Festlegung von Flugrouten und Flugverfahren; • wirksame Maßnahmen zur Verhinderung von Schadensfällen (z.B. durch Wirbelschleppen); • einen dauerhaften Lastenausgleich für vom Fluglärm betroffene Kommunen; • Die Einführung bzw. weitere Spreizung lärmabhängiger Start- und Landegebühren; • Überprüfung und ggf. Ausweitung der Lärmschutzzonen auf Basis aktueller Messwerte nicht erst nach 5 Jahren. 	<p>teile und herrsche</p>	
--	---	---------------------------	--

werden.

Wir werden die Einhaltung der Auflagen des Planfeststellungsbeschlusses konsequent überwachen und bei Zuwiderhandlung, beispielsweise bei verbotenen Einsatz von **Gegenschub, mit einem Bußgeld belegen**.

Beim zuständigen Ministerium wollen wir eine **Stabsstelle Fluglärmreduzierung** schaffen.

Wir wollen das Forum Flughafen und Region (FFR) mit seinem Informationsangebot weiterentwickeln und zu einer Stätte des direkten Dialogs machen, in die sich Luftverkehrswirtschaft und Kommunen ebenso wie Lärmbetroffene (aus FFR-Gemeinden) einbringen und an der Gestaltung des Austauschs mitwirken können. Die gemeinnützige Umwelthaus GmbH, Trägerin des Umwelt- und Nachbarschaftshauses Kelsterbach (UNH) wird organisatorisch klarer strukturiert, das UNH selbst in seinen Fachkompetenzen, insbesondere in Fragen der Evaluation von Flugrouten und Flugverfahren, deutlich gestärkt.

Wir werden uns für eine Beschleunigung der Entscheidungsfindungs- und Genehmigungsprozesse bei der Festlegung lärmärmerer Flugrouten durch die nationalen Behörden Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF), Deutsche Flugsicherung (DFS) und Umweltbundesamt (UBA) einsetzen.

Wir wollen eine Bundesratsinitiative zur Novellierung des Luftverkehrsgesetzes betreiben, damit der Lärmschutz auch für zuständige Bundesbehörden (insbesondere die DFS) zu einer prioritären Aufgabe wird.

Die Landesregierung hält die **NORAH-Studie** weiterhin für geboten und sinnvoll. Nach vollständiger Fertigstellung wird sie unverzüglich veröffentlicht und ein breiter Dialogprozess mit Bürgerinnen und Bürgern, Kommunen, Wissenschaft und Wirtschaft begonnen. Die Landesregierung wird das Ergebnis der Studie würdigen und

<p>Konsequenzen ziehen. Wir werden uns für eine deutlich schnellere und unbürokratischere Abwicklung der Anträge zum passiven Schallschutz einsetzen. DFS und BAF sind aufgefordert, die Umsetzung des Urteils zur Südumfliegung im Rahmen des Lärmschutzkonzepts der Planfeststellung vorzunehmen. Die Landesregierung wird darauf hinwirken, dass Luftverkehrswirtschaft und Deutsche Bahn AG die Weiterentwicklung des „AirRail-Konzepts“ mit Nachdruck vorantreiben. Dadurch werden die Anbindung des Flughafens Frankfurt an die Schiene gestärkt und die Leistungsfähigkeit der Vernetzung verbessert, um insbesondere die Verlagerung von Flugbewegungen auf die Schiene bei Kurzstreckenflügen zu fördern.</p>			
<p>Bodenverkehrsdienste Die Koalitionspartner sind sich einig, dass eine grundsätzliche Öffnung des Marktzugangs zu Bodenverkehrsleistungen durch das Auftreten von Billiganbietern zu Verschlechterungen von Arbeitsbedingungen und Arbeitslöhnen, zu hoher Personalfuktuation und damit zugleich zu erheblichen Beeinträchtigungen der Präzision der Abläufe und der Sicherheitslage an den Flughäfen führen würde. Wir sind der Auffassung, dass in einem so zentralen Kernbereich eines Flughafens wie den Bodenverkehrsdiensten Sicherheit und Qualität nicht verhandelbar sind.</p>			
<p>Flughafen Kassel-Calden Die Koalitionspartner vertreten zur Notwendigkeit des abgeschlossenen Neubaus des Flughafens Kassel-Calden gegensätzliche Positionen, an denen sie auch jeweils festhalten. Unbeschadet dessen vereinbaren sie folgende Eckpunkte zum künftigen Umgang mit der Landesbeteiligung an dem Flughafen: Wir werden mit der nordhessischen Wirtschaft mit dem Ziel in Gespräche eintreten, eine Beteiligung an den wirtschaftlichen Chancen</p>	<p>Den Neubau des Flugplatzes Kassel-Calden konnten wir nicht verhindern, obwohl von Anfang an klar war, dass er ein Millionengrab ist. Deshalb wird es mit uns keine dauerhafte Defizitfinanzierung durch das Land geben; wir wollen nicht noch mehr Steuergeld hierfür aus dem Fenster werfen.</p>		<p>Luftlandeplatz Kassel-Calden Zur Notwendigkeit und Bedeutung eines Regionalflyghafens Kassel-Calden bestehen zwischen den Koalitionspartnern unterschiedliche Grundauffassungen. Die Koalitionspartner sehen aufgrund des gegenwärtig unzureichenden baulichen und technischen Zustands des Luftlandeplatzes Kassel-Calden die Aufgabe, diesen zu modernisieren und ihn unter der Maßgabe von Sicherheitsanforderungen so zu ertüchtigen, dass</p>

<p>und Risiken des Flughafens zu erreichen. Wir werden mit den Mitgesellschaftern mit dem Ziel verhandeln, eine angemessene Kostenbeteiligung an den bisher vom Land allein getragenen sogenannten Gemeinwohlkosten (z.B. Flughafen- und Luftsicherheitskosten, Kosten der Feuerwehr) zu erreichen.</p> <p>Zur Entwicklung des alten Flugplatzgeländes soll eine eigenständige Gesellschaft gegründet werden, an der die bisherigen Gesellschafter der Flughafen Kassel GmbH (FKG) beteiligt werden. Das Ziel ist, dass von den wirtschaftlichen Chancen dieses neuen Gewerbegebiets alle Gesellschafter profitieren. Zu prüfen ist sowohl eine Beteiligung privater Gesellschafter an der FKG als auch eine komplette Privatisierung der FKG.</p> <p>Das Land erwartet unabhängig davon von der FKG die sofortige Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen zur Reduzierung des Betriebsdefizits, das gemäß dem Gesellschaftsvertrag zu 68 Prozent vom Land zu tragen ist. Dazu werden alle Ausgabenbereiche auf ihre Angemessenheit insbesondere auch in Relation zur jeweils aktuellen Nutzung des Flughafens erneut untersucht, um bereits im Jahr 2014 das erwartete Betriebsdefizit von 8,1 Millionen Euro auf keinen Fall zu überschreiten, sondern nach Möglichkeit bereits zu reduzieren. Ausgehend vom ersten vollen Betriebsjahr 2014 muss die FKG in den Folgejahren sicherstellen, dass der vom Land zu tragende Verlustausgleich Jahr für Jahr um mindestens 10 Prozent des Ausgleichs des Jahres 2014 sinkt. Dies kann sowohl durch Erlössteigerungen und Einsparungen als auch durch höhere Beteiligungen der Mitgesellschafter oder privater Dritter geschehen.</p> <p>Im Jahr 2017 wird die Entwicklung des Flughafens seit seiner Inbetriebnahme umfassend evaluiert.</p>		<p>Kein Wort von Stilllegung</p>	<p>er seine Verkehrsfunktionen im bisherigen Umfang insbesondere auch für den Geschäftsflugverkehr in Zukunft wahrnehmen kann. Zur Sicherung der Arbeitsplätze am Standort sowie mit der Zielperspektive ihrer Vermehrung sollen den dort angesiedelten Unternehmen für die Zukunft im Rahmen der Aufgabendefinition des Luftlandeplatzes nachhaltige Entwicklungsmöglichkeiten geboten werden. Darüber hinaus haben wir als zusätzliche Innovation die Absicht, ein Forschungs- und Entwicklungsinstitut für klimaneutrale Flugantriebstechniken in Kooperation mit der Universität Kassel in Kassel-Calden einzurichten.</p> <p>Die Koalitionspartner sind sich bewusst, dass in den vergangenen Jahren erhebliche finanzielle Mittel für die Planung der Verlagerung des Flugplatzes und den Immobilienerwerb aufgewendet wurden. Darüber hinaus liegt ein Planfeststellungsbeschluss dazu vor.</p> <p>Eine mögliche Realisierung dieses Beschlusses setzt voraus, dass dieser Neubau gegenüber der Ertüchtigung des bestehenden Luftlandeplatzes kostengünstiger ist.</p> <p>Darüber hinaus müssen folgende weitere Kriterien erfüllt sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> • die abschließende Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts muss zugunsten des Projekts ausfallen; • die Ergebnisse des Notifizierungsverfahrens bei der EU müssen vorliegen; • das Land vereinbart mit den übrigen Anteilseignern eine neue Anteils- und Kostenverteilung und findet einen weiteren privaten Partner für die Betreibergesellschaft; • durch testierte Vorausschaurechnungen muss die betriebliche Wirtschaftlichkeit nachgewiesen werden. Bei Nichterfüllung eines dieser Kriterien wird die Ertüchtigung zeitnah in Angriff genommen. <p>Betriebskostenförderungen und Kapitalzuschüsse oder Anteilsübernahmen für weitere Flugplätze werden ausgeschlossen.</p>
--	--	----------------------------------	--

<p>Dabei wird nicht nur die Erreichung der vorgeannten Ziele zur Reduzierung des Defizits, sondern die dann absehbare Entwicklungsperspektive des Flughafens kritisch überprüft. Sollte diese Evaluierung nicht zu einem positiven Ergebnis kommen, wird ausdrücklich keine mögliche Maßnahme ausgeschlossen.</p>			
<p>VII. Mobilität durch Breitbandausbau Die Versorgung mit leistungsstarken Breitbandzugängen (mind. 50 MBit/s) ist im 21. Jahrhundert Teil der Daseinsvorsorge. Eine flächendeckende Versorgung mit Zugängen zu Hochgeschwindigkeitsdatennetzen ist daher ein wichtiges Anliegen der Landesregierung. Um den Ausbau insbesondere im ländlichen Raum zu beschleunigen, werden wir Kooperationsmodelle mit Telekommunikationsbetreibern fördern. Hierzu werden wir das derzeitige Darlehensprogramm fortführen und weiterentwickeln. Zur weiteren Beschleunigung werden die Breitbandaktivitäten der Kommunen in den Ausnahmekatalog der Hessischen Gemeindeordnung (§ 121 Absatz 2 HGO) aufgenommen. Der diskriminierungsfreie Zugang verschiedener Anbieter zu allen Netzen muss gewährleistet sein. Auf Bundesebene werden wir uns dafür einsetzen, die Öffnung öffentlicher WLAN-Netzwerke rechtssicher zu gewährleisten.</p>		<p>Ah, hier macht sich auch der Bundesministeriumszuschnitt bemerkbar</p>	<p>Die Landesregierung strebt an, eine flächendeckende Breitbandversorgung in Hessen bis 2012 sicherzustellen: Soweit notwendig werden Fördermaßnahmen mit Mitteln der EU, des Bundes (Gemeinschaftsaufgaben) und des Landes dort durchgeführt, wo Wirtschaftlichkeitslücken die Breitbandversorgung bisher verhindern</p>
<p>An anderer Stelle: Tourismus Tourismus: Hessens Vielfalt erleben Hessen ist Tourismusland: Rund 13 Millionen Gäste haben im Jahr 2012 in Hessen ihren Urlaub verbracht. Seine vielfältige Landschaft und die bedeutsamen kulturellen Angebote in Stadt und Land machen Hessen zum Anziehungspunkt für Tagesausflüge, Kurzurlaube sowie längere Kur- und Urlaubsaufenthalte. Insbesondere kleine und mittelständische Unternehmen sichern die damit</p>		<p>Erreichbarkeit? Mobilität?</p>	<p>Urlaub auf dem Land Hessische Regionen mit attraktiven und reizvollen Landschaften wollen wir in ihrer touristischen Entwicklung fördern. Dieses ist ein Mehr an Lebensqualität, dient der kulturellen Identität, führt zum Erhalt der Kulturlandschaft und verdeutlicht die Vielfalt der Landschaftsräume in Hessen. Sanfter Tourismus macht Natur nicht nur erlebbar, er trägt auch dazu bei, Arbeitsplätze in der Region</p>

<p>verbundene touristische Infrastruktur; gerade in ländlichen Gebieten hat der Tourismus daher eine bedeutende Wirtschafts- und Beschäftigungsfunktion. Gleichwohl sehen wir hier weiteres Entwicklungspotenzial insbesondere für den nachhaltigen Tourismus, beispielsweise dem Rad- und Wandertourismus und dem Urlaub auf dem Bauernhof. In den Ballungsgebieten liegen die Potenziale im Ausbau der touristischen Angebote für Geschäftsreisende. Die bereits begonnene Ausgliederung der Tourismusförderung aus der Hessen Agentur zugunsten enger Kooperationen mit den Destinationen und regionalen Tourismusorganisationen werden wir positiv begleiten.</p>		<p>Rad- und Wanderwege?</p>	<p>zu schaffen. Durch konsequenten Natur- und Umweltschutz stärken wir diese Branche vor allem in ländlichen Gebieten. Aber auch in Ballungsräumen schafft der Naturschutz eine höhere Lebensqualität. ...Nordhessen hat große touristische Potenziale, besonders im Bereich des naturnahen, nachhaltigen Tourismus..</p>
<p>An anderer Stelle: Umwelt- und Klimaschutz: Lebensgrundlagen Der Klimawandel ist eine globale Herausforderung und erfordert größte Anstrengungen aller. Die Auswirkungen sind auch in Hessen erkennbar und spürbar. Wir stellen uns der gemeinsamen Herausforderung für eine deutliche Verminderung der klimaschädlichen Treibhausgase. Deshalb werden wir uns auf allen politischen Ebenen für den Klimaschutz einsetzen. Wir unterstützen auch in Zukunft gemeinsame Initiativen von Wissenschaft, Wirtschaft und Politik zum Klimaschutz. Wir werden die bestehende Strategie zur Anpassung an den Klimawandel weiterentwickeln. Darüber hinaus werden wir ein hessisches Klimaschutzkonzept mit Klimaschutzzielen sowie konkreten Maßnahmen erarbeiten. CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN treten darüber hinaus für einen konsequenten Klimaschutz auf Bundesebene ein, so wie sie sich gleichfalls für verbindliche Klimaschutzziele auf EU-Ebene und nationaler Ebene einsetzen werden. Der europäische Emissionshandel ist ein sinnvolles Instrument der EU-Klimapolitik mit dem Ziel, die Treibhausgasemissionen wie CO2 unter möglichst geringen volkswirtschaftlichen Kosten zu senken. Wir werden uns für einen funktionierenden Emissionshandel einsetzen, der</p>			<p>Bundesratsinitiativen im Verkehrsbereich Die Landesregierung wird folgende Bundesratsinitiativen ergreifen, bzw. entsprechende Initiativen anderer Länder unterstützen, um folgende verkehrspolitischen Ziele zu erreichen:</p> <ul style="list-style-type: none"> •Einführung eines verbindlichen Tempolimits auf Autobahnen von 130 km/h sowie von Tempo 30 vor Kindergärten, Schulen und Altersheimen. •Einführung verbindlicher CO2-Grenzwerte für Fahrzeuge auf EU-Ebene; ab dem Jahr 2012: 120 g CO2/km, ab 2020: 80 g CO2/km. • Einführung einer Schadstoffsteuer (als erster Schritt: Umwandlung Kfz-Steuer in eine progressive CO2-Steuer), die Menschen mit niedrigen Einkommen entlastet. Bei einer entsprechenden Umstellung soll die steuerliche Belastung insgesamt nicht höher sein als heute. • Einführung eines Überholverbots für Lkw auf zweistreifigen Autobahnen <p>Die Landesverwaltung wird mit gutem Beispiel vorangehen und ihre Mobilitätsbedürfnisse ökologisch verbessern:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neubeschaffungen für den Fuhrpark des Landes werden darauf ausgerichtet, im Jahr 2009 einen Durchschnittsausstoß der neuen Fahrzeugflotte von unter 140 g CO2 pro km zu erreichen. Bis 2012 ist der durchschnittliche CO2 Ausstoß der im jeweiligen Jahr angeschafften Fahrzeuge auf maximal 120 g CO2 pro km zu senken. Dabei werden

<p>dauerhaft das Problem überschüssiger CO2-Zertifikate auf dem Markt löst.</p>			<p>Elektrofahrzeuge, die mit Strom aus Erneuerbaren Energien oder Kraft-Wärme-Kopplung versorgt werden, besonders berücksichtigt.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Für unvermeidbare Flugreisen der Mitglieder des Landtags, der Landesregierung sowie der Landesverwaltung wird eine Klimaschutzabgabe gezahlt, um auf diese Weise die Klimaneutralität zu erreichen. • Die Reisekostenentschädigung für Fahrradbenutzung wird verbessert. Die Landesregierung wird ein „Bike and Business“-Programm auflegen und bei allen Um- und Neubauten in der Regie des Landes für eine einladende Fahrradinfrastruktur sorgen.
<p>619 Luftreinhaltung Saubere Luft bedeutet Lebensqualität, Gesundheitsvorsorge und Umweltschutz. Dafür sind effiziente und gleichzeitig verhältnismäßige Maßnahmen erforderlich. Für eine gute Luftqualität zu sorgen, ist eine besondere Herausforderung für Stadt und Umland. Wir werden deshalb zwischen Land und Kommunen einen Dialog initiieren, um ein abgestimmtes Maßnahmenpaket zur Senkung der Luftschadstoffbelastung zu erarbeiten. Dazu wollen wir unter Berücksichtigung des Verursacherprinzips Luftreinhaltepläne aufstellen bzw. fortschreiben und gemeinsam mit betroffenen Kommunen Maßnahmen festlegen. Wir werden uns auf allen Ebenen dafür einsetzen, dass die Rahmenbedingungen für die Reduzierung der Stickstoffdioxid-Belastung verbessert werden. Zu diesen Maßnahmen gehören die Einführung von Umweltzonen, die Aufstellung von Pfortnerampeln, LKW-Durchfahrverbote, verkehrssensitive Ampelschaltungen und die Einrichtung von Park+Ride-Parkplätzen sowie die Verbesserung des ÖPNV und ein attraktives Radwegenetz.</p>	<p>Wir wollen die Blockade bei der Einführung von Umweltzonen endlich aufheben und Kommunen bei der Einrichtung unterstützen. Innerhalb geschlossener Ortschaften wollen wir Kommunen ermöglichen, die Regelgeschwindigkeit ganz oder teilweise auf 30 km/h festzulegen. Daneben ist ein Tempolimit von höchstens 120 km/h für Pkw und höchstens 100 km/h für Transporter bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht auf allen Autobahnen überfällig. So leisten wir einen wirksamen Beitrag zum Klimaschutz, für mehr Verkehrssicherheit und weniger Verkehrstote und -verletzte. In Gebieten mit besonderer Luft-, aber auch Lärmbelastung kann die Höchstgeschwindigkeit auch weiter reduziert werden, das gilt zum Beispiel für Autobahnabschnitte in unmittelbarer Nähe von Wohngebieten..</p>	<p>ÖPNV und Radwegenetz als Letztes – Wie Verbesserungen erreichen???</p>	

<p>666 Naturschutzprojekte Die bedeutenden regionalen Naturschutzprojekte wie der Nationalpark Kellerwald- Edersee, das Biosphärenreservat Rhön, der Naturpark Hoher Vogelsberg, aber auch das Grüne Band Deutschland sowie die Geoparks Odenwald-Bergstraße, Westerwald-Lahn-Taunus und die Grenzwelten in Waldeck-Frankenberg sollen weiterentwickelt werden. Das UNESCO-Biosphärenreservat in der Rhön wollen wir als einzigartigen Natur- und Lebensraum erhalten und weiter entwickeln. Wir werden darüber hinaus im Dialog mit den betroffenen Landkreisen und der Stadt Wiesbaden die Möglichkeit einer Machbarkeitsstudie über ein Biosphärengebiet Rheingau-Taunus/ Wiesbaden/ Mainspitze erörtern.</p>		<p>B87n??</p> <p>Naturpark Spessart fehlt in der Aufzählung, wichtig wegen Mottgers (!!)</p>	
<p>788 III. Energiewende: Das Zeitalter der Erneuerbaren Energien beginnen ... Für eine erfolgreiche Energiewende muss der Verkehrssektor mitbetrachtet werden. Aus diesem Grund setzen wir den Energiegipfel für den Verkehrsbereich fort.</p>		<p>Genau das kritisierte Janine Wissler, dass beim Energiegipfel Thema Verkehr außen vor blieb</p>	<p>Damit die hessische Mobilitätswirtschaft eine Spitzenstellung erlangen kann, setzen wir auf die Entwicklung hocheffizienter Antriebssysteme mit Kraftantrieben aus erneuerbaren Energien sowie dem Bau multifunktionaler Motoren, die ebenso mobil wie stationär eingesetzt werden können. Eine große Chance für die chemische Industrie liegt im global anstehenden Wechsel zu erneuerbaren Grundstoffen, stofflicher Wiederverwertungsverfahren sowie biologischen und keramischen Produkten, wofür wir eine enge Zusammenarbeit zwischen Industrie und Wissenschaft, Mittelstand und Landwirtschaft unterstützen. Eine große Zukunftschance liegt im Anlagenbau im Bereich der Erneuerbarer Energien, der zum neuen Motor des Weltmarkt im 21. Jahrhundert wird und unsere wirtschaftliche Rolle als industrieller Exportstandort sichert.</p>
<p>1400 Kleine Grundschulen im ländlichen Raum Wir wollen gemäß dem Motto „kurze Beine, kurze Wege“ wie bereits in der Vergangenheit kleine Grundschulen im ländlichen Raum nach Möglichkeit erhalten. Wir setzen auf die bereits erfolgreich angewendeten Instrumente des jahrgangsübergreifenden Unterrichts und der Verbundlösungen.</p>			

<p>3742 Sozialpolitik rollenden Arztpraxen oder einer wohnortnahen Alten- und Krankenpflege (Modell „Gemeindepflege</p>		Wie ist Land beteiligt?	
<p>3898 Bezahlbaren Wohnraum bieten Wir werden prüfen, wie eine rechtliche Grundlage geschaffen werden kann, die eine Finanzierungsbeteiligung von Investoren im Gebäudebau an den ÖPNV-Erschließungskosten ermöglicht. Sollte dies nicht möglich sein, werden wir die Kommunen ermächtigen, Stellplatzablösebeträge im Rahmen von Stellplatzeinschränkungs-satzungen zu erheben. Hierbei werden wir darauf achten, dass es nicht zu Belastungen von mittelständischen Betrieben oder Handwerksbetrieben kommt.</p>		Drittnutzerfinanzierung bzw. Stellplatzablöse Interessant bzgl. Finanzierung ÖPNV aber was hat das mit „bezahlbarem Wohnraum“ zu tun?	
<p>4106 N. Kommunen stärken – Demografischen Wandel gestalten Wir werden einen „Zukunftsplan 2030“ für Strategien zur Infrastruktur und Daseinsvorsorge als unabhängiges planerisches Gutachten mit pragmatischen und umsetzbaren Ideen gemeinsam, u.a. mit den Kommunalen Spitzenverbänden, erarbeiten. Die Praktikabilität des Landesplanungsgesetzes für die Erstellung des Landesentwicklungsplanes wird unter den Aspekten besserer Transparenz und Bürgerbeteiligung überprüft.</p>			Die Landesregierung strebt eine flächen- und verkehrssparende Siedlungsentwicklung an. Sie soll sich am vorhandenen Verkehrsnetz orientieren. Der Vorrang der Innen- vor der Außenentwicklung wird raumordnerisch verankert. Im Sinne der Flächenschonung ist auch die Wegeinfrastruktur mehrfach zu nutzen und Planungskorridore z. B. für Stromleitungen und Straßen gemeinsam zu entwickeln.
<p>4220 III. Herausforderungen des Wandels als Chance begreifen Regionale Daseinsvorsorge, Regionalentwicklung: Wir setzen uns für die an unterschiedlichen regionalen Bedürfnissen ausgerichtete Entwicklung von Strategien zur Sicherung der Daseinsvorsorge ein. Wir unterstützen Modellregionen und innovative Projekte, die passgenaue Lösungen entwickeln. Hilfe zur Selbsthilfe, Bürgerbeteiligung und bürgerschaftliches Engagement sind dabei wesentliche Leitlinien</p>		Ah ja, ehrenamtlich	

<p>4259 IV. Miteinander der Generationen: Erfahrungen nutzen Wir wollen eine landesweite Marke „Aktion Generation“ schaffen, um in Zusammenarbeit mit Verbänden, Vereinen, Unternehmen und Institutionen älteren Menschen Hilfsangebote im täglichen Leben zu machen (z.B. Sitzmöglichkeiten in Supermärkten, verständliche Sprache, Orientierung in Bussen und Bahnen).</p>		<p>Am besten mehr Zugbegleiter und Bahnhofspersonal!</p>	
	<p>Umstellung des eigenen Fuhrparks auf effizientere Fahrzeuge bis hin zur Bereitstellung von Dienstfahrrädern.</p>		
	<p>Zusammen mit Städten und Gemeinden wollen wir die Entwicklung von Citylogistik-Konzepten und klimafreundlichen Verteilkonzepten zur Belieferung von Haushalten und Kleingewerbetreibende durch das stark wachsende Paketaufkommen voranbringen.</p>		
	<p>Die bestehende LKW-Maut wollen wir auf alle Straßen in Hessen für alle Fahrzeuge über 3,5t ausdehnen.</p>		
	<p>Den Modellversuch mit Lang-Lkw wollen wir beenden.</p>		
	<p>Gefahrgut: Mehr Kontrollen für mehr Sicherheit Hessen hat sich in den vergangenen Jahren zu einer Logistikdrehscheibe entwickelt, auf der auch viele gefährliche Stoffe umgeschlagen werden. Dabei geht manchmal leider Zeit vor Sicherheit. Wir werden uns für einen besseren Gesundheitsschutz von Beschäftigten und für einen besseren Schutz der Bevölkerung vor Gefahrgutunfällen stark machen.</p> <p>Hierzu wollen wir die Häufigkeit von Gefahrgutkontrollen erhöhen und diese besser koordinieren – sowohl beim Warenumschlag als auch auf sämtlichen Verkehrswegen in Hessen.</p>		

Verkehrswende verschoben

Betrachtungen zu Anspruch und Regierungsfähigkeit der Grünen

von Sabine Leidig (verkehrspolitische Sprecherin der Linksfraktion im Bundestag und Spitzenkandidatin ihrer Partei in Hessen für den Bundestag) und Karin Masche (wissenschaftliche Mitarbeiterin von Sabine Leidig)

„Die Energiewende sowie der Erhalt unserer Umwelt und lebenswerter Räume kann nur mit einer Verkehrswende gelingen“ so formulierten die Hessischen GRÜNEN in ihrem Wahlprogramm zur Landtagswahl ihren eigenen Anspruch. Auf welche Eckpunkte für eine Verkehrswende haben sie sich nun geeinigt, die ihr Verkehrsminister Tarek Al Wazir nun umsetzen will?

Das Wort „Verkehrswende“ kommt im Koalitionsvertrag gar nicht mehr vor. Nicht in Sicht ist eine Minderung des Fluglärms am Frankfurter Flughafen. Eine *Deckelung der Flugbewegungen* gibt es nicht, aus einem *absoluten Nachtflugverbot von 22:00 bis 6:00 Uhr* wurden schwammig formulierte siebenstündige „Lärmpausen“, aus dem „Verzicht auf den Bau des Terminal 3“ wurde „eine *Bedarfsprüfung des Bauvorhabens*“. Die vorbereitenden Bauarbeiten am Terminal 3 sind bereits auf vollen Touren.

Die Schließung der Nord-West Landebahn, wie sie Lärmbetroffene und die Bürgerinitiativen fordern tauchte erst gar nicht im Wahlprogramm auf, dort steht: „*Der Bau der Nordwestbahn war, ist und bleibt ein schwerwiegender Fehler, den CDU, SPD und FDP gemeinsam begangen haben. Diesen Fehler und damit die Nordwestbahn können wir nicht einfach wieder ungeschehen machen.*“

War 2008 in dem ausgearbeiteten Koalitionsvertrag SPD/GRÜN noch von der Bildung eines Flughafensystems aus Frankfurt (FRA) mit den Flughäfen Hahn (HHN) und Köln/Bonn (CGN) zur unternehmerischen Kooperation statt Expansion von FRA die Rede, so fiel den Grünen im Wahlprogramm 2013 nur die Privatisierung des Flughafens Hahn ein. Der unnütze inzwischen errichtete Flughafen Kassel Calden von dem meist nur Taxis zu den nahen Regionalflughäfen Paderborn und Erfurt verkehren, soll mit Landesmitteln weiterbetrieben werden, obwohl die inzwischen in Verfassungsrang erhobene „Schuldenbremse“ das Defizit durch Schließung herunterfahren würde. Auch hier zeigt sich: die „Schuldenbremse“ ist eigentlich nur ein Tarnbegriff für Sozialabbau, geschlossen werden mit Hinweis auf Schuldenbremse und Rettungsschirm Schwimmbäder und Bibliotheken aber keine Landebahnen und defizitären Flughäfen.

Auch die beiden großen Autobahnneubauten A44 von Kassel nach Eisenach und A49 durch die Schwalm fallen keinen Sparmaßnahmen und keiner Schuldenbremse anheim. „*Wir halten Bauprojekte wie die A44, die A49 und die B87n weiterhin für falsch*“ formulieren die Grünen noch im Sommer 2013 in ihr Wahlprogramm. Allerdings waren sie schon 2008 bereit den Bau von A44 und A 49 mitzutragen, den die starke nordhessische SPD forderte. Interessant sind hier exakte Formulierungsübereinstimmungen: die Passage „*Es ist darauf zu achten, dass kein zusätzlicher Verkehr in die Ortslagen gelenkt wird, sondern dass diese auch in der Realisierungsphase abschnittsweise vom Durchgangsverkehr entlastet werden*“ ist 1 zu 1 vom Koalitionsvertrag Grün/SPD in den Koalitionsvertrag GRÜN/CDU übernommen. Das grüne Bändchen der Sympathie: Ortsumgehungen.

Immer noch taucht im Koalitionsvertrag der längst gestrichene Neubau „Olpe-Hattenbach“ (A 4) auf. Abgehandelt hat die CDU den Grünen hier Ortsumgehungen in diesem Bereich. Ansonsten sollen die angemeldeten Projekte im Bundesverkehrswegeplan anhand eines Kriterienkatalogs überprüft werden. Als Kriterien werden genannt: „*verkehrliche Nutzen, die Zustimmung der betroffenen Kommunen, der Planungs- und Genehmigungsfortschritt, die Finanzierbarkeit sowie die zeitnahe Realisierbarkeit*“. Ökologische Kriterien und solche, die auf eine „Verkehrswende“ hindeuten“ – Fehlanzeige.

Der im aktuellen Koalitionsvertrag nicht erwähnte Bau der B87n quer durch das UNESCO Biosphärenreservat Rhön mag einem breiten Widerstand geschuldet sein, aber in den 20 Jahren der Planung wurden von CDU und FDP Ministern schon Tatsachen mit überdimensionierten Ortsumgehungen auf Parallelstrecken bei Dipperz und Wickers geschaffen. Was nötig ist, ist ein alternatives Verkehrskonzept der sanften Erschließung des Biosphärenreservates.

Im Abschnitt „Tourismus: Hessens Vielfalt erleben“ wird zwar vom Urlaub in Hessen geschwärmt: *„Tagesausflüge, Kurzurlaube sowie längere Kur- und Urlaubsaufenthalte“*, *„Entwicklungspotenzial insbesondere für den nachhaltigen Tourismus, beispielsweise dem Rad- und Wandertourismus und dem Urlaub auf dem Bauernhof“*. Doch ein Konzept, wie diese Ziele im ländlichen Raum erreicht werden können wird nicht entwickelt.

„Autos sind vielfach für die Mobilität unverzichtbar“ – Dies ist nicht ein Satz, auf den etwa die CDU im Koalitionsvertrag bestanden hat. Nein, es ist eine Formulierung der Grünen bereits aus dem Wahlprogramm, die den Abschnitt Carsharing einleitet. *“Den Mobilitätsbedarf des ländlichen Raumes zu decken, ist aufgrund der niedrigeren Passagierzahlen und der im Vergleich zum städtischen Ballungsraum größeren Strecken eine besondere Herausforderung. Deshalb werden wir Initiativen zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs auf dem Land (Mitfahr- und Carsharing-Zentralen sowie Park-and-Ride-Systeme, Ausbau differenzierter Bussysteme wie Anrufsammeltaxen, Bürger-, Nacht- und Regiobusse) unterstützen.“* Diese Behelfskrücken deuten eher darauf hin, dass bestehender Linienverkehr des ÖPNV abgebaut werden soll.

E- Mobilität soll gefördert und ein Stromtankstellennetz aufgebaut werden. Ob dieser Strom aus erneuerbaren Energien gewonnen wird oder aus CO2 Dreckschleudern - das wird nicht thematisiert. Auf jeden Fall halten die Koalitionäre den Emissionshandel mit Verschmutzungsrechten für *„ein sinnvolles Instrument der EU-Klimapolitik“*. Ansonsten setzen sie auf die Einrichtung von Umweltzonen, die Aufstellung von Pflörtnerampeln, LKW-Durchfahrverbote, verkehrssensitive Ampelschaltungen. Mit Tempolimit innerörtlich 30 h/km und 120 h/km auf Autobahnen konnten sich die Grünen nicht durchsetzen. Durchgesetzt hat sich eine PKW freundliche Politik, die den Verkehrsfluss mit Investitionen in Lichtenlagentechnik beschleunigt und freie Raserfahrt in Hessen ermöglicht.

Leider sind die im Landeswahlprogramm geforderten konkreten Ausbaupläne für ein landesweites Radverkehrsnetz im Koalitionsvertrag nicht mehr enthalten. Auch die Erhöhung des Radverkehrsanteiles bis 2020 auf mindestens 15% der zurückgelegten Wege ist nicht enthalten, *„bis 2020 deutlich erhöhen“* ist die Formulierung.

Das Wahlprogramm formuliert *„Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist Bestandteil der Daseinsvorsorge.“* Die Daseinsvorsorge wird im Koalitionsvertrag zwar bezüglich Breitbandausbau gesehen, aber nicht für den Bereich ÖPNV.

Im Koalitionsvertrag wird bezüglich ÖPNV festgeschrieben, dass sich das Land für eine *„angemessene Finanzierung durch Bundesmittel auch über das Jahr 2019 hinaus einsetzt“*, sie will aber *„prüfen“* ob *„der Unterfinanzierung des ÖPNV mit einer Kofinanzierung des Landes entgegenwirkt werden kann“*. Mit dem Argument *„Schuldenbremse“* kann dies abgegelt werden.

Weiterhin werden *„Effizienzgewinne“* bei den Verbänden gesehen, *was auf Fahrpreissteigerungen, Personaleinsparungen* ua. hindeutet.

In dem Koalitionsentwurf SPD/Grün aus 2008 werden für den Bereich ÖPNV zahlreiche Punkte konkret benannt: Tarifbindung, kostengünstige Schülertickets, Pünktlichkeitsgarantie, Modellregion für nachhaltige Mobilität, Fahrgastrechte, Taktfahrplan nach Schweizer Vorbild

Es heißt dort 2008 „*Unser Ziel ist der Ausbau des Angebots an Bussen und Bahnen sowohl in den Ballungsräumen als auch in der Fläche, um auf diese Weise allen Menschen eine bequeme, umweltverträgliche und kostengünstige Mobilität zu ermöglichen.*“

Der Koalitionäre wollen mitwirken bei Planungen nordmainischen Strecke Frankfurt/Main-Maintal-Hanau, S-Bahn Rhein-Main, viergleisiger Ausbau Frankfurt (West)-Bad Vilbel-Friedberg, Regionaltangente West allerdings ohne Finanzbeteiligung.

Unscheinbar daher kommt *der S-Bahn Anschluss „Gateway Gardens“*, einem Bürostadtteil mit einem Investitionsvolumen von 1,7 Milliarden Euro, der am Flughafen neu entsteht. Für die Umlegung dieser Strecke wird das gesamte Frankfurter Kreuz und die A5 untertunnelt. Die Kosten betragen derzeit 215 Millionen Euro, davon entfallen auf das Land 22 Mio, auf den Bund 111 Millionen Euro und das schwarz/grün regierte Frankfurt will 84,5 Millionen Euro übernehmen. Erschlossen wird das Gebiet als PPP Projekt bei dem neben Fraport die OFB als Projektentwickler auftritt. Geschäftsführer der OFB ist der ehemalige hessische Verkehrsminister Alois Rhiel (CDU).

Wurden im Koalitionsvertrag 2008 noch zahlreiche Bahnstrecken zur Reaktivierung benannt (Aartalbahn, Lumdatalbahn, Überwaldbahn, Weschnitzbahn), konnte man sich jetzt lediglich auf Fortsetzung der Arbeiten für eine Reaktivierung der Strecke Korbach – Frankenberg einigen. „*Bei vorliegendem Bedarf unter Nutzen-Kosten-Aspekten sollen Initiativen zur Reaktivierung von Bahnstrecken unterstützt werden*“, heißt es lapidar – Verkehrswende sieht anders aus.

Bei Fernstrecken werden die Die ICE-Schnellfahrstrecke Frankfurt - Mannheim mit einem ICE-Halt in Darmstadt und die Ausbau- und Neubaustrecke Frankfurt-Fulda genannt.

Auch hier liegt die Brisanz im Detail: es ist nicht von vierspurigem Ausbau der hochfrequentierten Strecke die Rede sondern von *Ausbau- und Neubaustrecke*. Gemeint ist hier wahrscheinlich eine Neubaustrecke quer durch das Naturschutzgebiet Spessart, die sogenannte Mottgers Spange. Tunnel soll sich hier an Tunnel reihen, dazwischen Talbrücken. Kein Wunder, dass es sich hier um das zweit teuerste Projekt nach Stuttgart21 handelt. Die Neubaustrecke soll dann bei Mottgers auf die ICE Schnellfahrstrecke Würzburg-Fulda treffen. Vorteile ergeben sich aus den Investitionskosten keine, ja es wird dadurch sogar ein Umweg Richtung Fulda in Kauf genommen.

Auch ein pikantes Detail: Unter der Überschrift „*Naturschutzprojekte*“ *benennt der Koalitionsvertrag den Nationalpark Kellerwald- Edersee, das Biosphärenreservat Rhön, den Naturpark Hoher Vogelsberg, Geoparks Odenwald-Bergstraße, Westerwald-Lahn-Taunus und die Grenzwelten in Waldeck-Frankenberg und die Möglichkeit über ein Biosphärengebiet Rheingau-Taunus/ Wiesbaden/ Mainspitze.* Der Naturpark Spessart einer der größten zusammenhängenden Waldgebiete Europas wird gar nicht erwähnt. Auf hessischer Seite ist der Gutsbezirk Spessart ein gemeindefreies Gebiet und nach der hessischen Gemeindeordnung der zuständige staatliche Forstbeamte Gutsvorsteher. Es gibt also keine kommunale Instanz, die sich gegen eine solches Großprojekt wie eine ICE Trasse durch den Naturpark wehren könnte.

Alle die vorgestellten Verkehrsarten (es fehlen in der Betrachtung noch Fußverkehr, Wasserwege, Güterverkehr und der Bereich Straßen und Schienenlärm) sowie die fehlenden Perspektiven in der Städte- und Raumplanung zeigen keine Anzeichen von einem ernsthaften Willen an einer „Verkehrswende“. Vielleicht ist es dann auch konsequent, dass der Begriff im Koalitionsvertrag gar nicht mehr auftaucht.

Einer der wichtigsten Grundlagen für eine Verkehrswende in Hessen scheint mir das Erbe von Hermann Scheer wieder aufzugreifen, der im Schattenkabinett Andrea Ypsilantis als designierter Wirtschafts- und

Umweltminister vorgesehen war und somit die landesplanerischen Kompetenzen für die Umsetzung der vorgesehenen „Energiewende“ erhalten sollte.

Er brachte in den Koalitionsvertragsentwurf von 2008 folgende Passage ein:

„Zur Sicherung der Arbeitsplätze am Standort sowie mit der Zielperspektive ihrer Vermehrung sollen den dort angesiedelten Unternehmen für die Zukunft im Rahmen der Aufgabendefinition des Luftlandeplatzes nachhaltige Entwicklungsmöglichkeiten geboten werden. Darüber hinaus haben wir als zusätzliche Innovation die Absicht, ein Forschungs- und Entwicklungsinstitut für klimaneutrale Flugantriebstechniken in Kooperation mit der Universität Kassel in Kassel-Calden einzurichten. „

Die Landesregierung wird das geplante „House of Logistics und Mobility“ zu einem „Innovationszentrum für nachhaltige Mobilität und Logistik“ weiterentwickeln, das in erster Linie der nachhaltigen Verkehrsentwicklung dienen soll. Dabei werden integrierte Mobilitätskonzepte sowie die Förderung des Umweltverbundes besonders berücksichtigt.

Statt eines unnötigen Flughafens hatte Scheer Visionen für eine Verkehrswende. Mit „*klimaneutralen Flugantriebstechniken*“, die auf dem bereits bestehenden Luftlandeplatz Kassel-Calden erforscht, entwickelt und getestet werden könnten meinte er die Transportmöglichkeit per Lastzeppelin als realistische Alternative zu LKW und Flugzeug..

Auch das “House of Logistics und Mobility” am Frankfurter Flughafen sollte Mobilitätskonzepte für eine nachhaltige Verkehrswende entwickeln. Doch dazu ist es nötig, dass nicht Fraport und die zweifelhafte European Business School Forschungsschwerpunkte bestimmen, wie es sich derzeit darstellt. Ein solches Forschungszentrum muss unter den politischen Vorgaben einer Landesregierung arbeiten und die Details für eine unabhängig von Lobbyinteressen freie Verkehrswende aufbauen, die die Politik dann umsetzt.